

経済と経営 29-2 (1998. 9)

〈研究ノート〉

## 港湾運送事業と港湾労働

林 昭 健

この小論の目的は、主に北海道の港湾荷役労働の実態に関する若干の調査をもとに、最近における港湾労働の推移と関連する問題点を考察しようとするものである<sup>1)</sup>。

### 1.

昭和 59 年 8 月、北海道港湾労働審議会は、次のように港湾労働の推移と実態を報告している<sup>2)</sup>。以下、要約する。

#### (1) 港湾貨物取扱量の推移について

①道内主要 7 港の揚積実績は、昭和 40 年代で平均 3,300 万 t のペースで推移していたが、昭和 48 年末の第一次石油ショックの影響で大幅減少となり、昭和 54 年には 3,000 万 t 台まで回復したものの、ほぼ横這い状態となっている<sup>3)</sup>。

なお、昭和 58 年の取扱量 3,162 万 t のうち、昭和 53 年以来、道内港のトップに立った苫小牧港 1,133 万 t (35.8%)、室蘭港 992 万 t (31.4%)、釧路港 699 万 t (22.1%) の三港で約 90%を占めている。

②品目別取扱では、昭和 40 年 2,874 万 t のうち、主に石炭を中心とする鉱

表1 船舶揚積実績の推移

### 道内主要港総計

品名		合 計	農林水産品	鉱 産 品	金属・機械 工 業 品	化学工業品	軽 工 業 品	そ の 他
36 年		24,047,911	1,889,100	16,521,360	3,268,394	556,772	1,148,404	663,881
37 年		24,359,633	1,828,286	16,110,528	3,875,838	603,601	1,254,748	695,632
38 年		26,595,021	1,860,104	17,666,611	4,324,491	631,546	1,387,505	724,764
39 年		29,866,147	2,120,908	19,646,127	5,097,127	742,534	1,496,914	762,537
40 年		28,736,022	1,842,402	19,347,542	3,759,635	1,072,831	1,892,039	821,573
41 年		31,546,632	2,217,789	20,787,998	4,389,872	1,057,236	2,211,048	882,689
42 年		34,794,855	—	—	—	—	—	—
43 年		34,267,537	3,391,310	20,560,560	5,553,001	1,109,463	2,569,376	1,083,827
44 年		34,303,647	3,194,368	20,348,848	6,150,729	1,008,353	2,468,632	1,132,717
45 年		35,850,140	3,537,518	21,161,332	6,272,846	882,945	2,456,164	1,539,335
46 年		32,454,241	3,429,348	19,523,383	5,330,518	800,842	2,183,811	1,186,339
47 年		29,352,946	3,822,610	16,454,835	4,769,002	953,708	2,238,436	1,114,355
48 年		34,108,004	5,242,671	17,982,116	6,195,699	946,235	2,221,508	1,519,775
49 年		34,786,601	5,037,541	18,182,238	6,890,693	974,064	2,117,967	1,584,098
50 年		28,969,079	4,442,718	15,059,492	5,225,162	987,821	1,900,596	1,353,290
51 年		29,129,556	5,121,096	14,372,816	4,986,455	906,182	2,206,897	1,536,110
52 年		29,725,604	6,055,931	13,616,164	4,789,425	1,245,292	2,401,933	1,616,859
53 年		27,836,196	5,751,647	11,504,068	4,639,843	1,188,746	2,467,369	2,284,523
54 年		31,952,288	6,734,946	13,105,530	5,270,785	1,333,990	2,637,198	2,869,839
55 年		33,603,490	6,561,304	14,660,166	5,026,048	1,258,110	2,620,852	3,477,010
56 年		31,515,239	5,205,105	14,476,675	4,532,589	1,115,827	2,534,313	3,650,730
57 年		30,525,568	4,694,241	13,580,479	4,437,702	1,212,876	2,490,100	4,110,170
58 年		31,627,791	4,792,807	13,914,335	4,136,314	1,787,134	2,676,772	4,320,429
比	36年	67.0	53.4	78.0	52.1	63.0	46.7	43.1
	37年	67.9	51.6	76.1	61.7	68.3	50.7	45.1
	38年	74.1	52.5	83.4	68.9	71.5	56.4	47.0
	39年	83.3	59.9	92.8	81.2	84.0	60.9	49.5
	40年	80.1	52.0	91.4	59.9	121.5	77.0	53.3
	41年	87.9	62.6	98.2	69.9	119.7	90.0	57.3
	42年	97.0	—	—	—	—	—	—
	43年	95.5	95.8	97.1	88.5	125.6	104.6	70.4
	44年	95.6	90.2	96.1	98.0	114.2	100.5	73.5
	45年	100	100	100	100	100	100	100
較	46年	90.5	96.9	92.2	84.9	90.7	88.9	77.0
	47年	81.8	108.0	77.7	76.0	108.0	91.1	72.3
	48年	95.1	148.2	84.9	98.7	107.1	90.4	98.7
	49年	97.0	142.4	85.9	109.8	110.3	86.2	102.9
	50年	80.8	125.5	71.1	83.2	111.8	77.3	87.9
	51年	81.2	144.7	67.9	79.4	102.6	89.8	99.7

産品 1,934 万 t (67.3%), 次いで金属・機械工業品 376 万 t (13.1%) であったのに対し, 昭和 58 年の 3,162 万 t に占める鉱産品 1,391 万 t (44%), 次いで農林水産品 479 万 t (15.1%) で鉱産品の総取扱い量に占める割合が減少してきている。昭和 58 年におけるこれらの品物の主な内訳は, 鉱産品では, 石炭 (61.3%), 金属鉱 (27.6%) であり, 金属・機械工業品では鉄鋼 (68%), 自動車・機械 (29%) で, 農林水産品では原木, 木製品が 80% を占めている。

また, 軽工業品 268 万 t (8.5%) のうち, 紙・パルプが 90%, 化学工業品 179 万 t (5.7%) のうち, 化学肥料が約 80% を占めている。統計上, 「その他」と分類されている取扱量のうち, 369 万 t は動植物性飼・肥料, コンテナ等である。

## (2) 港湾労働者の推移と実態について

①雇用者数については, 港湾荷役の取扱い実績が昭和 42 年以降ほぼ横這い状態であるにも拘らず港湾労働者数が大幅に減少し, とくに日雇労働者は激減したことがわかる<sup>4)</sup>。

このことは, 輸送革新に伴い荷役作業がクレーン, フォークリフト, ショベルローダ等の機械導入による合理化が図られたことによるものであり, それにともなって生産性の向上がみられ労働力が節約されたものとみなされる。職種としては, とくに, 「はしけ労働者」と「沿岸労働者」の減少率が高い。その結果, 職種の構成割合は, 常用・日雇労働者の合計で昭和 42 年と昭和 58 年を比較すると, 沿岸労働者は 3,394 人 (51.5%) から 1,315 人 (45.5%) へ, 船内労働者は 2,418 人 (36.7%) から 1,241 人 (43.0%) へと変化した。港別の港湾労働者数については, 苫小牧港が同年比で 511 人から 643 人と 25.8% 増以外はいずれも減少している。

②賃金については, 常用はほとんどが月給制であり毎月勤労統計による全道産業の賃金が, 昭和 42 年 48,111 円から昭和 58 年 203,806 円で約 4.2 倍になったのに対し, 港湾労働の場合は, 62,297 円から 271,861 円と約 4.4 倍の

表 2 港湾労働者の推移

道内主要港

職種別 年別	合 計		一般港湾運送 (現場職員)		船 内		はしけ		沿 岸		いかだ		引船船員		その他	
	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇	常用	日雇
36 年	6,167		602		1,401		238		2,915				165		846	
37 年	6,277		552		1,566		235		2,816				167		941	
38 年	5,868		505		1,506		228		2,482				156		991	
39 年	5,656	1,691	500		1,548	553	206	59	2,383	812			138	1	881	266
40 年	5,586	1,630	467		1,537	609	190	11	2,356	874			126		910	136
41 年	5,757	1,367	478		1,600	401	180	5	2,420	845			120		959	116
42 年	5,266	1,329	242		1,837	581	255	29	2,692	702	240	17				
43 年	5,154	1,291	219		1,916	520	224	30	2,547	713	248	28				
44 年	4,993	1,210	178		1,981	500	201	15	2,382	655	250	40				
45 年	4,754	966	173		1,874	460	190	9	2,277	473	240	24				
46 年	4,640	521	174		1,806	190	187	7	2,225	313	248	11				
47 年	4,154	604.4	175		1,651	234.1	152	8.8	1,972	350.5	204	11				
48 年	4,041	690.2	175		1,570	306.8	146	3.0	1,953	365.7	197	14.7				
49 年	3,902	541.4	187		1,538	222.7	142	10.2	1,844	296.5	191	12.0				
50 年	3,834	385.6	188		1,548	165.5	134	8.0	1,780	206.2	184	5.9				
51 年	3,581	210.0	181		1,446	113.2	121	1.7	1,664	85.8	169	9.3				
52 年	3,298	220.8	165		1,341	110.2	114	3.5	1,521	102	157	5.1				
53 年	3,254	340.6	159		1,295	166.7	107	3.2	1,537	162.7	156	8.0				
54 年	3,048	249.3	168		1,252	120.3	84	0.7	1,398	122.8	146	5.5				
55 年	2,777	193.0	170		1,054	67.2	79	1.1	1,335	123.9	139	0.8				
56 年	2,920	190	167		1,228	78.7	70	1.3	1,318	109.5	137	0.5				
57 年	2,842	192.2	165		1,205	78.8	60	1.0	1,279	111.9	133	0.5				
58 年	2,692	192.6	155		1,147	94.3	46	1.1	1,219	96.6	125	0.6				
比 較 45 年	36年	129.7		347.9		74.7		125.2		128.0						
	37年	132.0		319.0		83.5		123.6		123.6						
	38年	123.4		291.9		80.3		120.0		109.0						
	39年	118.9	175.0	289.0		82.6	120.2	108.4	655.5	104.6	171.6					
	40年	117.5	168.7	269.9		82.0	132.3	100.0	122.2	103.4	184.7					
	41年	121.0	141.5	276.3		85.3	87.1	94.7	55.5	106.2	178.6					
	42年	110.7	137.5	139.8		98.0	126.3	134.2	322.2	118.2	148.4	100.0	70.8			
	43年	108.4	133.6	126.5		102.2	113.0	117.8	333.3	111.8	150.7	103.3	116.6			
	44年	105.0	125.2	102.8		105.7	108.6	105.7	166.6	104.6	138.4	104.5	166.6			
	45年	100	100	100		100	100	100	100	100	100	100				
	46年	97.6	53.9	100.5		96.3	41.3	98.4	77.7	97.7	66.1	103.3	45.8			
	47年	87.3	62.5	101.1		88.1	50.8	80.0	97.7	86.6	74.1	85.0	45.8			
	48年	85.0	71.4	101.1		83.7	66.6	76.8	33.3	85.7	77.3	82.0	61.2			
	49年	82.0	56.0	108.0		82.0	48.4	74.7	113.3	80.9	62.6	79.5	50.0			
	50年	80.6	39.9	108.6		82.6	35.9	70.5	88.8	78.1	43.5	76.6	24.5			
	51年	75.3	21.7	104.6		77.1	24.6	63.6	18.8	73.0	18.1	70.4	38.7			
	52年	69.3	22.8	95.3		71.5	23.9	60.0	38.8	66.7	21.5	65.4	21.2			
	53年	68.4	35.2	91.1		69.1	36.2	56.3	35.5	67.5	34.3	65.0	33.3			
	54年	64.1	25.8	97.1		66.8	26.1	44.2	7.7	61.3	25.9	60.8	22.9			
	55年	58.4	19.9	98.2		56.2	14.6	41.5	12.2	58.6	26.1	57.9	3.3			
	56年	61.4	19.6	96.5		65.5	17.1	36.8	14.4	57.8	23.1	57.0	2.0			
	57年	59.7	19.8	95.3		64.3	17.1	31.5	11.1	56.1	23.6	55.4	2.0			
	58年	56.6	19.9	89.5		61.2	20.5	24.2	12.2	53.5	20.4	52.0	2.5			

表3 男子常用の月間労働日数・賃金調

年別	実労働日数			年休	賃			金 (円)		基準外		休日出勤		時間外		計		備考	参 考				
					基準内	基準外	計	比 率	時間	金額(円)	時間	金額(円)	時間	金額(円)									
	平日	休 出	計												特休	特休	時間		金額(円)	時間	金額(円)	時間	金額(円)
44年	22.8	1.7	24.5		38,969	23,328	62,297	59.8	11.9	3,874	51.3	15,573	63.7	19,447	16社	全道産業計	※1 ※2 ※3	きま まっ て 支 給 す る 与 (円)	港 湾 関 係 推 計 労 働 時 間 数	237.6			
45年	22.3	1.8	24.2		45,436	25,927	71,364	57.9	13.7	4,819	52.2	17,588	60.2	22,485	17社						199.1	195.2	232.3
46年	22.9	1.8	24.7		53,489	26,687	80,177	50.4	12.9	4,934	48.0	18,360	60.9	23,294	17社						53,702	194.4	232.1
47年	22.9	1.9	24.8		60,808	34,415	95,223	57.8	12.4	5,704	49.0	23,284	61.4	28,989	18社						61,199	196.6	233.1
48年	23.0	1.6	24.7		73,513	41,975	115,487	57.3	10.3	5,956	46.8	27,353	57.1	33,308	18社						70,898	189.1	224.7
49年	22.5	1.1	23.6		98,943	41,443	140,386	42.2	8.5	7,115	13.8	25,969	40.3	33,084	21社						82,845	182.7	205.3
50年	22.07	0.74	22.81	2.56	121,462	35,954	157,416	29.71	5.68	5,324	23.55	21,543	29.23	26,869	21社						103,590	178.2	196.1
51年	22.38	0.84	23.22	2.53	133,806	40,129	173,935	30.01	6.09	6,257	21.89	23,377	27.98	29,634	22社						124,738	184.6	199.6
52年	22.66	0.75	23.41	2.69	148,136	45,823	193,959	31.01	5.44	6,470	24.26	28,281	29.70	34,751	22社	140,834	186.5	201.3					
53年	22.19	0.80	22.99	2.88	155,944	51,977	207,921	33.33	5.62	6,870	26.08	31,401	31.70	38,271	22社	154,466	188.0	195.4					
54年	22.26	0.90	23.16	2.90	165,926	58,617	224,543	35.33	6.47	6,741	28.53	35,768	35.01	44,886	22社	167,062	182.6	199.1					
55年	22.40	1.01	23.41	2.80	178,217	65,441	243,658	36.72	7.35	11,012	27.84	38,006	35.19	49,018	22社	174,459	181.2	201.3					
56年	22.10	0.8	22.90	2.87	189,839	60,125	249,964	31.67	6.13	9,091	24.60	35,985	30.73	45,076	22社	184,210	181.0	196.9					
57年	22.16	0.7	22.86	2.92	202,161	57,751	259,912	28.77	5.57	8,481	22.84	35,587	28.41	44,067	22社	194,724	176.8	194.3					
58年	22.18	0.7	22.97	2.85	208,440	63,420	271,861	30.93	5.92	9,876	25.06	39,404	30.99	49,279	21社	200,964	175.6	192.5					

※1, 2は、毎月勤労統計による全道産業計の月間平均数である  
 ※3は、屋外労働者職種別賃金調査報告による月間平均労働時間である

表 4 男子常用基準内平均賃金額

(単位：円)

項目 年別	本 人 能力 給	調 整 給	家 族 給	年 功 給	役 付 給	計	年 調 平 均	備考
44 年	38,953	780	1,620	695	770	42,818		16社
45 年	43,403	2,713	1,578	566	660	48,923		17社
46 年	48,343	4,597	1,614	630	710	55,894		17社
47 年	52,765	8,987	1,585	677	682	64,697		18社
48 年	59,113	15,403	1,655	825	711	77,717		18社
49 年	70,442	30,680	3,582	1,057	793	106,554		21社
50 年	59,526	38,340	3,740	1,207	825	123,638		21社
51 年	87,611	41,899	3,780	1,440	822	135,552		22社
52 年	95,316	45,843	4,008	1,767	841	147,776		22社
53 年	101,427	47,534	4,218	2,019	866	156,064		22社
54 年	107,851	48,837	4,154	2,256	961	164,059	3,478,259	22社
55 年	114,961	53,998	4,279	2,436	948	176,623	3,772,128	22社
56 年	121,764	58,706	4,935	2,168	1,011	189,034	3,884,709	22社
57 年	128,555	62,872	5,108	2,792	1,003	200,330	3,992,882	22社
58 年	132,391	64,499	5,167	2,953	1,050	206,060	4,181,409	21社

大きさを示している。逐年、基準内賃金に対する基準外賃金の比率も低くなってきており、「過長労働といわれていた港湾労働も技術革新と労務改善が図られる中で時間外労働、休日出勤が年々減少してきていることを反映したものとみることができる<sup>5)</sup>。」

③労働時間については、季節的変動、景気循環に伴う変動のほか、入船待ち、天候不順といった作業の性格による短期的変動のため不規則長時間になりがちであったが、技術革新の進展で危険作業にとって代わる機械化や港湾荷役の合理化によりかなり労働時間が短縮されてきている。その結果、実働 7 時間、拘束 8 時間が一般化している。昭和 44 年に月間総労働時間が 237.6 時間であったものが、昭和 58 年には 192.5 時間と 45.1 時間の短縮がみられる。また、休日出勤や時間外労働も大幅に減少してきている。

④労働災害については、昭和 44 年から昭和 58 年の 15 年間で発生件数が約

表5 港湾荷役業労働災害調（道内主要7港）

※ 参 考

年別	災害発生件数	労働損失日数 (日)	度 数 率 〔休業1日以上 ～死亡〕	強 度 率 〔休業1日以上 ～死亡〕	全産業(北海道)	
	うち死亡				度数率	強度率
44年	601件 3	36,072	31.04	1.86	31.76	2.11
45年	491 5	47,632	23.06	2.24	25.93	2.12
46年	363 1	19,901	20.04	1.09	21.97	1.66
47年	318 4	38,149	20.27	2.43	22.13	4.45
48年	310 4	37,421	20.13	2.43	16.84	1.56
49年	236 4	42,980	16.69	3.03	13.93	1.38
50年	197 1	12,590	15.78	1.01	12.10	1.40
51年	131 1	11,447	10.92	0.95	12.45	1.00
52年	118 —	8,362	10.23	0.72	12.14	1.49
53年	168 3	31,270	15.49	2.88	10.68	0.83
54年	114 1	13,951	10.72	1.31	10.66	1.54
55年	110 3	25,299	11.14	2.56	9.25	0.77
56年	69 —	1,912	7.74	0.21	8.72	2.68
57年	61 2	17,067	7.33	2.05	7.57	0.94
58年	71 1	9,737	8.83	1.21		

※ 度数率 =  $\frac{\text{労働災害による死傷者数}}{\text{延労働時間数}} \times 1,000,000$

強度率 =  $\frac{\text{労働損失日数}}{\text{延労働時間数}} \times 1,000$

9 分の 1 になっており、全産業と比しても災害の発生頻度（度数率）が特段に高いことはない<sup>6)</sup>。この災害発生の減少傾向は危険作業といわれた港湾労働に、技術導入の進展で作業環境の改善が図られたこと、休日出勤、時間外労働の減少、更には福祉施設の充実化など近代的な労務管理の浸透がその要因と思われる。また、労働の強度率についてはおおむね横這状態である。

表 6 港湾荷役業労働災害集計表

港 別	年 別	延労働 時間数 (時間)	災害発生件数				労働損失日数						度数率 休業1日 以上～ 死亡	強度率 休業1日 以上～ 死亡
			死 亡	休 四 日 以 上	休 業 一 日 以 上	計	死 亡	永 久 不 能 労働	永 久 一 部 不 能 労働	休 四 日 以 上	休 一 日 以 上	計		
小 樽	53年	1,960,683	1	28	1	30	7,500			914	3	8,416	15.30	4.29
	54年	1,875,610		31		31				864		864	16.53	0.46
	55年	1,785,984		29		29				839		839	16.23	0.47
	56年	1,618,842		27		27				867		867	16.68	0.53
	57年	1,395,093		9		9				484		484	6.45	0.35
	58年	1,327,629		16		16				563		563	12.05	0.42
室 蘭	53年	2,682,780	1	17		18	7,500			530		8,030	6.71	2.99
	54年	2,390,504		7	1	8				200	2	202	3.34	0.08
	55年	2,109,224	1	16		17	7,500			409		7,909	8.06	3.75
	56年	2,033,347		3	1	4				71	2	73	1.96	0.03
	57年	1,826,798		4		4				80		80	2.19	0.04
	58年	1,740,164	1	12		13	7,500			390		7,890	7.47	4.53
苦 小 牧	53年	2,958,789		35	9	44			150	1,296	28	1,474	14.87	0.50
	54年	3,217,980		26	3	29			3,000	1,014	8	4,022	9.01	1.25
	55年	3,075,863		16	2	18				460	4	464	5.85	0.15
	56年	2,645,750		22		22				595		595	8.31	0.22
	57年	2,639,188	2	16	1	19	15,000			537	1	15,538	7.20	5.89
	58年	2,588,398		17		17				622		622	6.57	0.24
函 館	53年	416,143		14		14				302		302	33.64	0.72
	54年	379,564		11		11				420		420	28.98	1.10
	55年	333,833		10	1	11				268	1	269	32.95	0.80
	56年	279,955		3		3				67		67	10.71	0.23
	57年	241,229		5		5				84		84	20.73	0.35
	58年	246,995		1		1				12		12	4.05	0.05



⑤福祉厚生施設についても、昭和 39 年財団法人北海道港湾福利厚生協会が設立され、昭和 58 年の時点で総合厚生施設 7、医療施設 1、保養施設 1、現場関係施設 1、があり、逐年、整備されてきている。

港 別	年 別	延労働 時間数 (時間)	災害発生件数				労働損失日数						度数率 休業1日 以上～ 死亡	強度率 休業1日 以上～ 死亡
			死 亡	休 四 日 以 上	休 一 日 以 上 二 日	計	死 亡	永 久 不 能	永 久 不 能	休 四 日 以 上	休 一 日 以 上	計		
釧 路	53年	2,268,295	1	53	1	55	7,500		4,000	1,365	3	12,868	24.25	5.67
	54年	2,204,051		28	1	29				803	2	805	13.16	0.36
	55年	2,143,521	2	28	3	33	15,000			661	9	15,670	15.39	7.31
	56年	2,009,280		11		11				280		280	5.48	0.40
	57年	1,894,068		16	3	19				760	3	763	10.03	0.30
	58年	1,829,466		21	1	22				553	2	555	62.03	0.21
留 萌	53年	470,300		6		6				99		99	12.75	0.21
	54年	440,064	1	4		5	7,500			101		7,601	11.36	17.27
	55年	324,712		2		2				148		148	6.16	0.45
	56年	287,021		2		2				30		30	6.97	0.10
	57年	269,148		4		4				112		112	14.86	0.42
	58年	248,347		2		2				95		95	8.05	0.38
稚 内	53年	85,234		1		1				21		21	11.73	0.24
	54年	123,385		1		1				37		37	8.10	0.30
	55年	95,312												
	56年	29,492												
	57年	59,404		1		1				6		6	16.83	0.10
	58年	60,766												
合 計	53年	10,842,224	3	154	11	168	22,500		4,150	4,526	34	31,210	15.49	2.88
	54年	10,631,158	1	108	5	114	7,500		3,000	3,439	12	13,951	10.72	1.31
	55年	9,868,422	3	101	6	110	22,500			2,785	14	25,299	11.14	2.56
	56年	8,903,687		68	1	69				1,910	2	1,912	7.74	0.21
	57年	8,324,928	2	55	4	61	15,000			2,063	4	17,067	7.33	2.05
	58年	8,041,765	1	69	1	71	7,500			2,235	2	9,739	8.83	1.21

表 7 北海道港湾労働者福祉施設設置状況一覧表

運営事業	名 称	所 在 地	構 造 及 び 面 積	施 設 概 要
総合厚生施設	釧路港湾福利厚生会館	釧路市山浜町 1の8 ☎(22)9862	鉄筋2階建1棟 619.97m <sup>2</sup> 土地 486.22m <sup>2</sup>	(1F) 事務室・売店・食堂・給食・暖房・理髪室・浴室・ボイラー室 (2F) 会議室・仮眠室・宿泊室
	留萌港湾福祉厚生会館	留萌市港町 2の3 ☎(2)3840	鉄筋2階建1棟 499.07m <sup>2</sup> 土地 397.05m <sup>2</sup>	(1B) 車庫・ボイラー室・乾燥室・浴室 (1F) ホール・管理事務室・理髪室・売店・食堂・厨房 (2F) 会議室(2)・パントリー・和室(3)・ホール・娯楽談話室
	函館港湾福利厚生会館	函館市海岸町 22の5 ☎(41)0363 9755	鉄筋2階建1棟 603.42m <sup>2</sup> 土地 543.72m <sup>2</sup>	(1F) ホール・管理事務室・理髪室・食堂・厨房・浴室・会議室・管理人室・ボイラー室 (2F) 会議室・娯楽室・仮眠室・和室(5)
	小樽港湾労働者福祉センター	小樽市港町 4の4 ☎(22)7514	鉄筋3階建1棟 1,273.36m <sup>2</sup> 土地 958.01m <sup>2</sup>	(1F) 管理事務室・宿直室・ロビー・売店・食堂・厨房 (2F) 軽運動室・ロッカー室・浴室・理髪室・談話室・休養室・仮眠室・洗面湯沸室 (3F) 会議室・和室・ホール
	室蘭港湾労働者福祉センター	室蘭市海岸町 1の61 ☎(22)1021 (23)4969	鉄筋3階建1棟 1,293.39m <sup>2</sup> 土地 973.98m <sup>2</sup>	(1F) ホール・管理事務室・体育館・浴室・食堂・理髪室・厨房・売店・管理人室・ボイラー室 (2F) 軽運動室・娯楽室・談話室・仮眠室・宿泊室 (3F) 会議室(3)・ロビー
	苫小牧港湾労働者福祉センター	苫小牧市元中野町4の1の6 ☎(32)7278	鉄筋3階建1棟 1,088.13m <sup>2</sup> 土地 1,344m <sup>2</sup>	(1F) ホール・管理事務室・食堂・厨房・売店・浴室(2)談話室・管理人室・ボイラー室 (2F) 軽運動室・理髪室・仮眠室(4)・研修室・湯沸室 (3F) 講堂・ロビー・宿泊室(4)・湯沸室
	釧路港湾労働者福祉センター	釧路市新富士町29番の1 ☎(31)9757	鉄筋3階建1棟 1,256m <sup>2</sup> 土地 1,711m <sup>2</sup>	(1F) 厨房・食堂・ロビー・理髪室・浴室・事務室・管理人室 (2F) 宿泊室(洋室T10・S7室) (3F) 宿泊室(和室7室)・会議室・和室広間(18畳2室)
医療施設	花園病院	小樽市花園 3の4の17 ☎(34)2161~2	木造2階建1棟 717.5m <sup>2</sup> 土地 620.72m <sup>2</sup>	内・外・小児・X線・病室(32床)
保養施設	はまなす荘	白老郡白老町 字虎杖浜 289の5 ☎01448(7) 2276・2908	本館 鉄筋2階建1棟 1,726m <sup>2</sup> 付属 木造2階建1棟 342m <sup>2</sup> 土地 6,600m <sup>2</sup>	(温泉地保養施設) (1F) 食堂・厨房・ホール・売店・男女浴室・客室(6)・管理事務室・娯楽室 (2F) 大広間(100人収容可)・会議室・客室(2)
現場関係施設	港湾労働者勝内休憩所	小樽市築港 6番5号 ☎(22)5118	鉄筋平屋建1棟 204m <sup>2</sup> 土地 992.26m <sup>2</sup>	休憩所・洗面所・便所・湯沸室・自動販売機コーナー・事務所

(昭和58年4月1日現在)

所 有 者		経営者	不動産取得税 固定資産税 税の有無	建 築 費 ・ 償 還 費 (都道府県市の補助等)	備 考
土 地	建 物				
釧路市	協 会	協会	建物 不動産B 4 固定資産B 1	建築費 3,350万円 〔市助成金 300万円〕 〔業 界 200万円〕 〔協 会 2,850万円〕 市から運営費として、年30万円の助成金を受く	竣工40. 8.31
留萌市	協 会	協会	建物 不動産D 固定資産B 2	建築費 2,900万円 〔道補助金 500万円〕 〔協 会 2,400万円〕 市から運営費として、年30万円の助成金を受く	竣工44.12.20
函館市	協 会	協会	建物 不動産D 固定資産C	建築費 2,800万円 〔道補助金 500万円〕 〔市補助金 200万円〕 〔協 会 2,100万円〕 市から運営費として、年30万円の助成金を受く	竣工45. 1.20
国・ 小樽市	雇用促進 事業団	協会		建築費(事業団43年度予算) 8,000万円 〔事業団 5,250万円〕 〔地元 2,750万円〕〔道・市補助金 1,250万円〕 〔負担 協 会 1,500万円〕 市から運営費として、年40万円の助成金を受く	竣工44.11.17
室蘭市	雇用促進 事業団	協会		建築費(事業団44年度予算) 9,148万円 〔事業団 5,648万円〕 〔地元 3,500万円〕〔道・市補助金 1,750万円〕 〔負担 協 会 1,750万円〕 外に関連備品(協会) 300万円 市から運営費として、年70万円の助成金を受く	竣工45.11.13
苫小牧市	雇用促進 事業団	協会		建築費(事業団45年度予算) 8,145.8万円 〔事業団 5,545.8万円〕 〔地元 2,600万円〕〔道補助金 750万円〕 〔負担 市補助金 500万円〕 〔協 会 1,350万円〕 市から運営費として、年50万円の助成金を受く	竣工46. 9.29
釧路市	雇用促進 事業団 協 会	協会	建物 不動産D 固定資産C	建築費(事業団53年度予算) 25,162.9万円 〔事業団 17,162.9万円〕 〔道補助金 1,500万円〕 〔協 会 6,500万円〕 市から運営費として、年70万円の助成金を受く	竣工54. 6. 7
借 地	協 会	協会	建物 不動産D 固定資産A	引継簿価 135万円	但財団より寄付 採納40.10月
協 会	協 会	協会	建物 不動産D 固定資産D	建築費 14,851万円(含什器備品) 土 地 2,100万円 給湯場 360万円 〔46年度雇用促進融資 4,000万円〕 〔道補助金 1,000万円〕 〔協 会 12,311万円〕	竣工47. 9.17
小樽市	協 会	協会	不動産D 固定資産B 3	建築費 3,849万円(含什器備品) 市補助金 300万円 協 会 3,649万円	竣工57.12. 7

以上、港湾労働の推移と実態について概略を紹介したごとく、昭和 60 年 3 月の北海道港湾労働審議会は、この段階での総括として

①港湾労働が社会経済情勢が大きく変化する中で急速な変貌を遂げてきたこと。

②全体としての港湾機能はもとより貨物取扱量における道内各港の位置づけが大きく変わってきたこと。

③急速な技術革新の進展を背景に、港湾労働従事者数が苫小牧港を除き逐年減少の一途を辿っていること。

④過長、過重といわれた港湾労働者の労働条件は、賃金、労働時間、労働安全、福利厚生施設等各面でかなりの改善がはかられたこと、を評価し、更に「今後とも、港湾労働をめぐる諸情勢はその時々の上社会的要請や、ますます進展する技術革新の下で大きく変わってゆくであろうし、また、港湾労働関係者が直面する課題も様々なものが出てくると予測されるが、重要なことは、港湾労働者の雇用の安定を図りながら、港湾機能を時代の要請に即したものと形づくっていくことである<sup>8)</sup>。」と結んでいる。

## 2.

北海道運輸局運輸部港運課および北海道経済部職業対策課の調査資料から最近の北海道における船舶積卸実績推移と港湾運送事業の免許数及び事業者推移ならびに港湾労働者の推移と実態をみてみる。

### (1) 港湾貨物取扱量の推移について

表 8 は、北海道における主要港を中心とした船舶積卸実績の推移を示したものである<sup>9)</sup>。また、表 9 は、平成 5 年度から平成 9 年度までの船舶積卸し主要貨物年度別一覧表で平成 9 年度は、苫小牧 (50.6%)、釧路 (26.8%)、室蘭 (19.0%) の三港で 96.4% を占めている。こゝ数年、主な品目は自動車、

石炭、コンテナで5,000万台のフレート・トン  
を維持するほどに増大してきた<sup>10)</sup>。表10  
は、平成9年度の船舶積卸し実績を輸出入・  
移出入別、各港別に前年度対比の下に整理し  
たものである<sup>11)</sup>。

## (2) 港湾労働者の推移と実態について

こういう状況の下で、港湾運送事業者と港  
湾労働者の推移をみると、表11および表  
12に示されるとおり、昭和50年度末の事業  
者数50から平成9年度末の40へ、免許数は  
115から87へとじりじりと減少してお  
り<sup>12)</sup>、港湾労働者数も常用で昭和60年度末に  
2,541人であったものが、平成9年度末には  
1,867人(75.4%)となっている。(なお昭和50年度末には3,834人であった  
ので48.7%と半数以下となった。)日雇に関しては、143.8人から105.4人  
(73.2%)と減少している。(なお、昭和50年度末は385.6人であったので、  
27.3%と3割をきっている<sup>13)</sup>。)船舶積卸し実績が増加傾向にあるのに港湾労  
働者数が減少しているということは、結果的な表現をするならば、1人あた  
り荷役量の増加という意味で労働生産性の向上がみられたということになる。

平成2年10月および平成7年8月に北海道が実施した「港湾運送業の雇用  
実態調査結果報告書」<sup>14)</sup>からその実態を検討してみる。

この調査は「港湾運送業における労働者の雇用の実態を把握し、今後の労  
働者確保対策の基礎資料とすることを目的として実施した」<sup>15)</sup>ものであり、  
道内の事業所(平成2年は44事業所、平成7年は43事業所)を対象とし、  
回答率は、それぞれ77.3%と76.7%であった。調査項目は9点で、平成2年

表8 船舶揚積実績の推移

道内主要港統計  
単位：千フレート・トン

年 度	合 計
昭和59	32,962
60	33,943
61	30,260
62	31,337
63	33,452
平成元	34,366
2	35,645
3	45,416
4	43,406
5	43,100
6	45,789
7	51,790
8	53,392
9	54,175

表 9 船舶積卸し主要貨物年度別一覧表 (平成 5 ~ 平成 9 年度)

港 湾 別 年 度	小 樽			函 館			室 蘭			苫 小 牧		
	全 道 比	貨 物 比	貨 物 名	全 道 比	貨 物 比	貨 物 名	全 道 比	貨 物 比	貨 物 名	全 道 比	貨 物 比	貨 物 名
5	2.8	50 11 10 8 5	穀 物 飼 肥 料 金 属 鉱 その他窯業品 その他農水産品	0.9	33 20 8 8 7	原 木 穀 物 化 学 肥 料 金 属 く ず その他農水産品	23.1	28 20 16 13 8	石 炭 金 属 鉱 鉄 鋼 その他鉱産品 その他林産品	52.0	38 25 12 6 5	自 動 車 コンテナ 石 炭 鉄 鋼 原 木
6	2.5	49 12 12 8 5	穀 物 金 属 鉱 飼 肥 料 その他窯業品 その他農水産品	0.9	35 19 11 7 7	原 木 穀 物 金 属 く ず その他農水産品 化 学 肥 料	23.9	31 26 16 7 7	石 炭 金 属 鉱 鉄 鋼 その他林産品 その他鉱産品	52.7	36 27 12 5 4	自 動 車 コンテナ 石 炭 鉄 鋼 原 木
7	2.2	49 14 11 6 5	穀 物 飼 肥 料 金 属 鉱 原 木 その他窯業品	0.8	32 14 12 10 7	原 木 穀 物 金 属 く ず 砂利・砂・石材 化 学 肥 料	20.0	28 27 17 8 7	石 炭 金 属 鉱 鉄 鋼 その他林産品 その他鉱産品	50.7	36 27 12 5 4	自 動 車 コンテナ 石 炭 鉄 鋼 その他林産品
8	2.0	45 17 10 6 6	穀 物 飼 肥 料 金 属 鉱 その他窯業品 原 木	0.9	33 14 14 11 7	原 木 穀 物 砂利・砂・石材 金 属 く ず 鉄 鋼	19.2	37 26 17 9 9	石 炭 金 属 鉱 鉄 鋼 その他鉱産品 その他林産品	51.9	34 28 14 5 4	自 動 車 コンテナ 石 炭 鉄 鋼 原 木
9	1.9	50 15 10 5 5	穀 物 飼 肥 料 金 属 鉱 原 木 その他農水産品	0.8	34 12 12 9 8	原 木 穀 物 金 属 く ず その他農水産品 化 学 肥 料	19.0	29 26 18 9 7	石 炭 金 属 鉱 鉄 鋼 その他林産品 その他鉱産品	50.6	37 27 13 4 4	自 動 車 コンテナ 石 炭 鉄 鋼 その他林産品

## 北海道運輸局運輸部港運課

釧 路			留 萌			稚 内			全 道		
全道比	貨物比	貨物名	全道比	貨物比	貨物名	全道比	貨物比	貨物名	全道比	貨物比	貨物名
20.0	31	石 炭	1.1	48	石 炭	0.1	79	原 木	100	20	自 動 車
	13	コ ン テ ナ		23	原 木		15	その他農水産品		19	石 炭
	10	紙・パルプ		15	コ ン テ ナ		2	その他林産品		16	コ ン テ ナ
	9	穀 物		6	その他軽工業品		2	化 学 肥 料		7	鉄 鋼
	8	飼 肥 料		6	穀 物		1	その他特殊品		6	穀 物
18.8	32	石 炭	1.1	33	石 炭	0.1	59	原 木	100	20	石 炭
	13	コ ン テ ナ		31	原 木		24	その他農水産品		19	自 動 車
	10	紙・パルプ		20	コ ン テ ナ		16	コ ン テ ナ		17	コ ン テ ナ
	9	穀 物		6	その他軽工業品		1	その他特殊品		7	鉄 鋼
	8	飼 肥 料		6	穀 物		1	分類不能のもの		6	金 属 鉱
25.1	39	自 動 車	1.0	37	石 炭	0.2	39	コ ン テ ナ	100	28	自 動 車
	22	石 炭		32	原 木		32	原 木		18	石 炭
	8	コ ン テ ナ		19	コ ン テ ナ		15	その他農水産品		16	コ ン テ ナ
	6	紙・パルプ		6	その他軽工業品		5	その他特殊品		6	鉄 鋼
	6	穀 物		2	化 学 肥 料		4	鉄 鋼		6	金 属 鉱
25.0	41	自 動 車	0.9	39	石 炭	0.1	44	原 木	100	28	自 動 車
	20	石 炭		32	原 木		26	その他農水産品		18	石 炭
	8	コ ン テ ナ		15	コ ン テ ナ		20	自 動 車		17	コ ン テ ナ
	6	紙・パルプ		5	その他軽工業品		9	セ メ ン ト		6	鉄 鋼
	6	穀 物		4	穀 物		1	その他特殊品		5	金 属 鉱
26.8	46	自 動 車	0.8	38	石 炭	0.1	39	その他農水産品	100	31	自 動 車
	19	石 炭		35	原 木		33	自 動 車		17	石 炭
	7	コ ン テ ナ		15	コ ン テ ナ		26	原 木		16	コ ン テ ナ
	6	紙・パルプ		6	その他軽工業品		1	雑 工 業 品		6	鉄 鋼
	6	穀 物		3	穀 物		1	その他特殊品		5	金 属 鉱

表10 平成9年度船舶積卸し実績

単位：フレート・トン

区分 港名	輸 入	移 入	輸 出	移 出	合 計	前年度合計	前年度 対比%
小 樽	701,605	162,889	33,513	116,713	1,014,720	1,094,036	92.8
函 館	217,688	96,095	16,926	93,534	424,243	458,175	92.6
室 蘭	6,633,136	999,374	366,163	2,319,186	10,317,859	10,254,664	100.6
苫 小 牧	8,510,741	10,151,524	1,422,071	7,328,409	27,412,745	27,691,191	99.0
釧 路	3,001,783	4,414,697	9,774	7,065,088	14,491,342	13,340,462	108.6
留 萌	323,230	64,759	1,515	48,779	438,283	478,244	91.6
稚 内	44,294	15,175	2,799	14,179	76,447	75,335	101.5
合 計	19,432,477	15,904,513	1,852,761	16,985,888	54,175,639	53,392,107	101.5
前 年 度 合 計	19,735,127	15,962,643	1,849,231	15,845,106	53,392,107		
前 年 度 対 比 %	98.5	99.6	100.2	107.2	101.5		



表11 港湾運送事業の免許数及び事業者数の推移

区 分 別	事業者数 (支店算入)	免 許 数									
		一 般			港 湾 荷 役						
		無 限 定	限 定			無 限 定	港 湾 限				計
			大 型 荷 役 機 械	い か だ	そ の 他		大 型 荷 役 機 械	そ の 他	届 船 内	出 沿 岸	
年度末別 港 湾 別											
昭和50年度末	50	19	—	—	1	—	—	—	31	48	79
昭和55年度末	49	19	—	—	2	—	—	—	29	46	75
昭和60年度末	47	19	—	—	3	—	—	2	27	42	71
平成6年度末	43	19	—	—	4	1	—	3	22	35	61
平成7年度末	43	19	—	—	4	1	—	3	22	35	61
合 計	40	19	—	—	4	1	—	3	22	32	58
小 樽	9	4	—	—	—	—	—	—	3	9	12
函 館	5	2	—	—	—	—	—	—	5	5	10
室 蘭	7	4	—	—	1	—	—	1	4	5	10
苫 小 牧	9	4	—	—	1	—	—	1	5	7	13
釧 路	6	3	—	—	—	1	—	—	3	4	8
留 萌	2	1	—	—	1	—	—	1	1	1	3
稚 内	2	1	—	—	1	—	—	—	1	1	2
合 計											
平成9年度末											
小 樽											
函 館											
室 蘭											
苫 小 牧											
釧 路											
留 萌											
稚 内											
合 計											

(注) 1 60年1月19日, 船内荷役事業と沿岸荷役事業を統合し, 港湾荷役事業となった。

2 検数事業を除く。

表12 作業行為別港湾労働者数の推移

(各年度末現在) 単位：人

年 度	職種別 区 分	一般港湾運送 (現場職員)	船内荷役		はしけ運送		沿岸荷役		いかだ運送		合 計	
			常 用	雇 用	常 用	雇 用	常 用	雇 用	常 用	雇 用	常 用	雇 用
昭和 60		152	1,076	74.1	41	0.6	1,167	68.5	105	0.6	2,541	143.8
平成 6		154	896	77.0	25		925	78.9	88	0.6	1,934	156.5
" 7		163	895	64.6	15		952	72.8	54	0.4	1,916	137.8
" 8		153	889	52.6	14		936	55.0	54	0.3	1,893	107.9
" 9		144	901	56.1	13		920	49.0	54	0.3	1,867	105.4
港湾別	小 樽	25	72	22.9			153	17.3	4		229	40.1
	函 館	6	72	6.4	1		64	2.5	4	0.3	141	9.2
	室 蘭	33	312	7.1	9		189	6.4			510	13.5
	苫小牧	36	199	13.2	9		219	21.0	10		428	34.3
	釧 路	34	202	5.6			254	0.5	28		484	6.1
	留 萌	8	29	0.8	3		26	1.3	8		45	2.2
	稚 内	2	15				15				30	

(注) 日雇については、一日平均雇用人員を計上している。

10月1日現在および平成7年8月1日現在で記入された両年の調査結果の数値を対比しながら考察する<sup>16)</sup>。

①雇用労働者の職種別及び年令別の状況は、表13、表14及び図1に見ることができる。平成2年度では常用労働者2,237人中1,757人(79%)、平成7年度では2,079人中1,688人(81%)が対象数字であり、回答事業所数もほぼ同じではあるものの単純に比較して得た結論が正確であると必ずしも言い切ることとはできないが、大まかな傾向として把握することはゆるされるものと思われる。両年を比較してみると29歳以下が5.3%から、15.5%に増加してきたものの、表面的にはほぼ半数が50歳以上で高齢化している状態には変化がない。しかし、39歳以下が15.7%から25.8%と上昇し若手労働力の確保が着実に進んできていることも見逃せない事実である。

②定年制の状況については図2に見られるように60歳の一律定年の状況が一般化してきつつある。

③常用労働者の採用状況は表16に見るように採用数は減っているが、29歳以下の労働力は着実に確保されている。

④労働者を確保するための募集方法は表17に見るように、縁故、職安、学校求人、情報誌の順は変わらない。

⑤労働条件の条件については、図3でみるように賃金形態はほぼ変わらない。就業時間は表18に示されているように午前8時から午後4時がともに多い。時間外勤務については表19にみるように、1ヶ月1人当たり平均時間外労働時間数を累積比率でみて約半数は30時間以下である。休日勤務については、図4に見るようなや、減少してきている。平成7年においては週休2日制をとる事業所は半数を超えている。

⑥定年到達者の再雇用については、図5のように体力のある者を一部再雇用する場合は41.2%から25.0%と減少している。

⑦労働者過不足の状況については図6にみるように現状で十分という回答の事業所が47.7%から72.7%へと増加し、平成7年度ではほぼ充足されてい

表13 港湾労働者の推移

職種別 年度別	合 計		一般港湾運送 (現場職員)		船 内		は し け		沿 岸		い か だ		道内主要港		引船船員		そ の 他	
	日 雇		日 雇		日 雇		日 雇		日 雇		日 雇		日 雇		日 雇		日 雇	
	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇	常 用	日 雇
50	3,834	385.6	188		1,548	165.5	134	8.0	1,780	206.2	184	5.9						
55	2,777	193.0	170		1,054	67.2	79	1.1	1,335	123.9	139	0.8						
60	2,541	143.8	152		1,076	74.1	41	0.6	1,167	68.5	105	0.6						
63	2,328	161.1	143		1,010	72.0	37	0.6	1,032	86.4	106	2.1						
元	2,304	169.5	143		994	76.6	40	0.3	1,021	92.0	106	0.6						
2	2,237	177.8	148		959	82.5	34	0.1	992	94.4	104	0.8						
3	2,159	187.2	151		924	83.8	33	0.1	957	102.4	94	0.9						
4	2,107	163.2	152		905	74.2	30		929	88.2	91	0.8						
5	2,101	162.1	152		905	77.4	25		928	84.0	91	0.7						
6	2,088	156.7	154		896	77.0	25		925	78.9	88	0.6						
7	2,079	137.8	163		895	64.6	15		952	72.8	54	0.4						
7 年度の港別内訳																		
小 樽	263	58.2	25		72	28.3			162	29.9	4							
函 館	179	6.3	8		86	2.9	1		80	3.0	4	0.4						
室 蘭	537	15.7	38		295	8.6	9		195	7.1								
苫 小 牧	473	48.0	50		194	17.8			219	30.2	10							
釧 路	520	6.9	34		202	6.0	2		254	0.9	28							
留 萌	75	2.5	6		31	1.0	3		27	1.5	8							
稚 内	32	0.2	2		15				15	0.2								

(注) 常用労働者は3月末現在、日雇は一日平均雇用人数をそれぞれ計上。

表14

平成2年

区 分	計		船 内		沿 岸		い か だ		は し け	
	常用	臨時・ 日雇	常用	臨時・ 日雇	常用	臨時・ 日雇	常用	臨時・ 日雇	常用	臨時・ 日雇
労働者数	1,757 (28)	222 (56)	416 ( )	24 ( )	1,314 (28)	198 (56)	26 ( )	( )	1 ( )	( )
合 計	1,979人		440人		1,512人		26人		1人	
構 成 比	100.0%		22.2%		76.4%		1.3%		0.1%	

平成7年

区 分	計		現場職員		船 内		は し け		沿 岸		い か だ		そ の 他	
	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇	常用	臨時 日雇
労働者数	1,688 (59)	162 (16)	472 (46)	52 ( 3)	607 ( )	26 ( )	9 ( )	( )	541 ( 4)	77 (13)	13 ( )	( )	46 ( 9)	7 ( )
合 計	1,850		524		633		9		618		13		53	
構 成 比	100.0%		28.3%		34.2%		0.5%		33.4%		0.7%		2.9%	

( ) 内は女子で内数である。

図1 常用労働者の年齢別構成

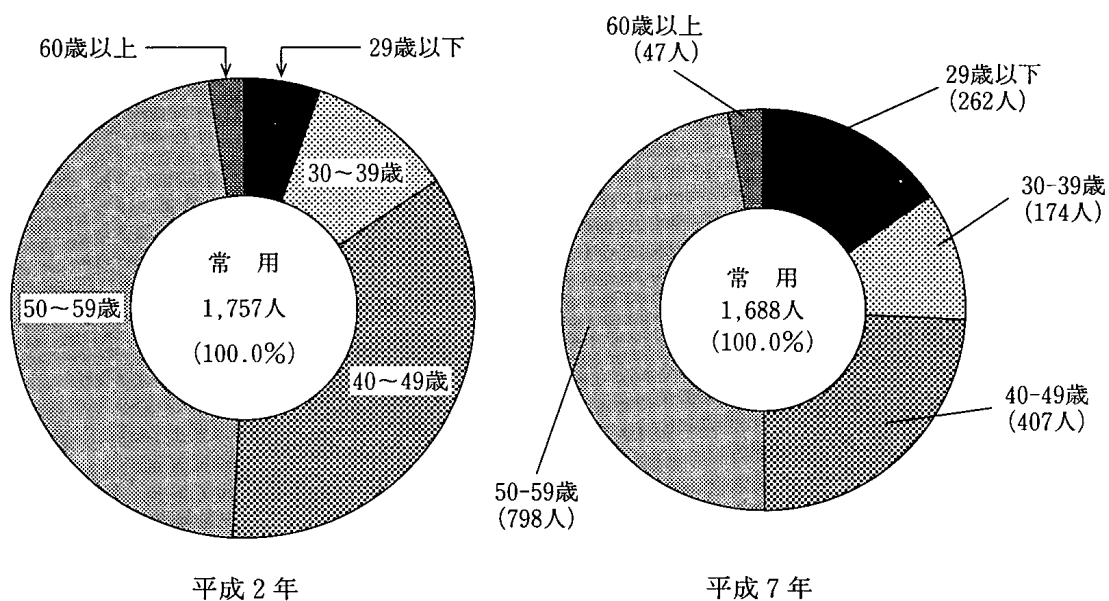


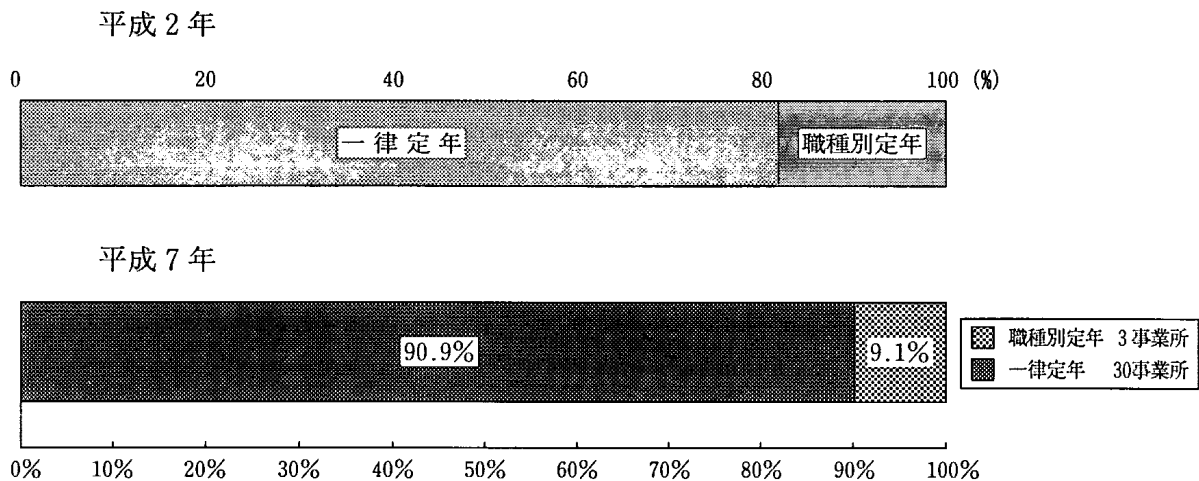
表15

年 令 \ 年 度	平 成 2 年	平 成 7 年
29歳以下	5.3	15.5
30－39歳	10.4	10.3
40－49歳	35.2	24.1
50－59歳	46.7	47.3
60歳以上	2.4	2.8

(単位%)

図2 定年制の状況

## ①定年制の状況



## ②一律定年の状況

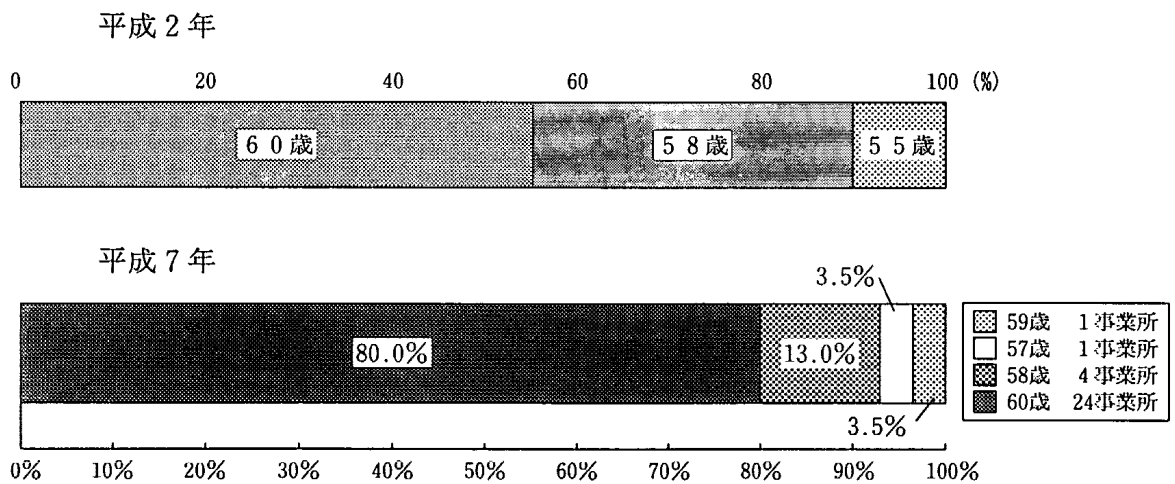


表16 常用労働者の採用状況

平成2年 常用労働者の採用した事業所

区 分	合 計	採 用 し た	採用しない
事 業 所 数	34	18	16
構 成 比	100.0%	52.9%	47.1%

平成7年 常用労働者を採用した事業所

区 分	合 計	採 用 し た	採用しない
事 業 所 数	33	17	16
構 成 比	100.0%	51.5%	48.5%

平成2年 採用した常用労働者の年齢・事業種別構成

区 分	合 計	船 内	沿 岸
29 歳 以 下	42	9	33
30 歳 以 上	42	2	40
合 計	84	11	73
構 成 比	100.0%	13.1%	86.9%

平成7年度 採用した常用労働者の年齢・職種別構成

区 分	合 計	現場職員	船 内	沿 岸	そ の 他
新規学卒者	13 ( 4 )	13 ( 4 )			
29歳以下 (新卒以外)	32 ( 2 )	11 ( 1 )	11	7	3 ( 1 )
30歳以上	18	5	7	4	2
合 計	63 ( 6 )	29 ( 5 )	18	11	5 ( 1 )
構 成 比	100.0%	46.0%	28.6%	17.5%	7.9%

( ) 内は女子で内数である

表17 労働者の募集方法（複数回答）

	区 分	合 計	公共 職業 安定所	縁 故 募 集	門 前 雇 用	新聞 求人 情報誌	学 校 求 人	そ の 他
平成 2 年	事業所	81	21	23	2	12	18	5
	構成比	100.0%	25.9%	28.4%	2.5%	14.8%	22.2%	6.2%
平成 7 年	事業所	62	17	19	3	7	12	4
	構成比	100.0%	27.4%	30.6%	4.8%	11.3%	19.4%	6.5%

図 3 賃金形態

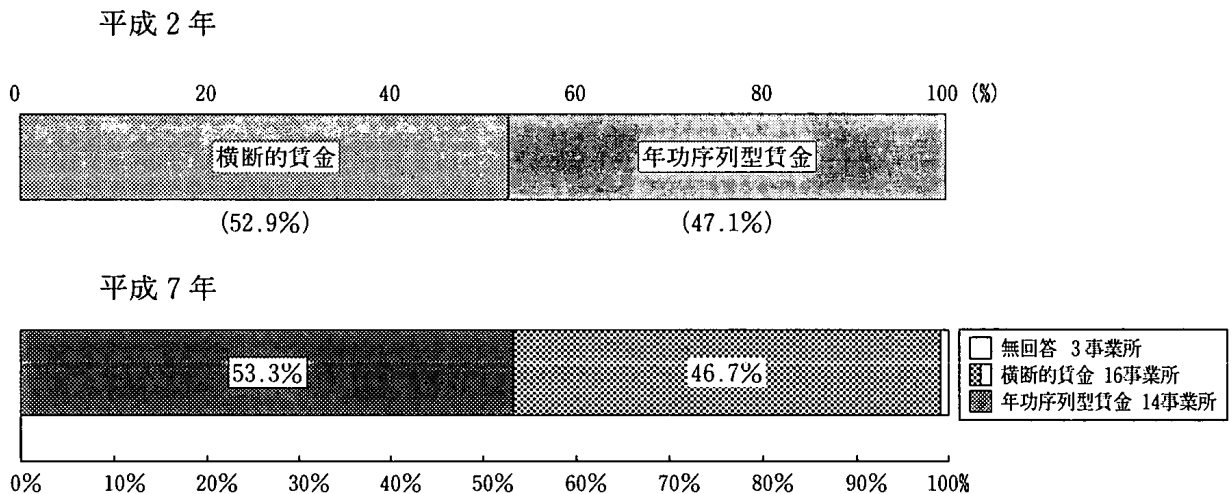


表18 就業時間の状況

平成 2 年

区 分	合 計	8:00~16:00	8:00~17:00	8:30~16:30	8:30~17:30
事 業 所	34	19	6	6	3
構 成 比	100.0%	55.9%	17.6%	17.6%	8.9%

平成 7 年

区 分	合 計	8:00~16:00	8:00~17:00	8:30~16:30	そ の 他	無 回 答
事 業 所	33	17	8	3	2	3
構 成 比	100.0%	51.5%	24.2%	9.1%	6.1%	9.1%



表19 1 カ月 1 人当たり平均時間外労働時間数

平成 2 年

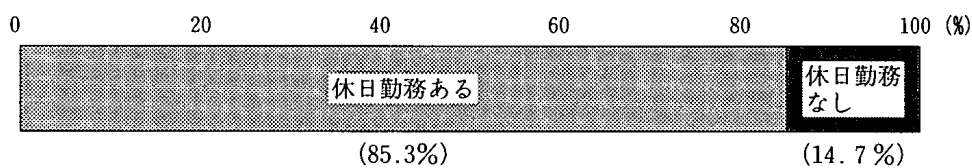
区 分	合 計	1～ 10時間	11～ 20時間	20～ 30時間	31～ 40時間	41～ 50時間	51～ 60時間	61～ 70時間	平 均 時 間
事業所	34	5	9	5	5	6	1	3	30.9
構成比	100.0%	14.7%	26.5%	14.7%	14.7%	17.7%	2.9%	8.8%	

平成 7 年

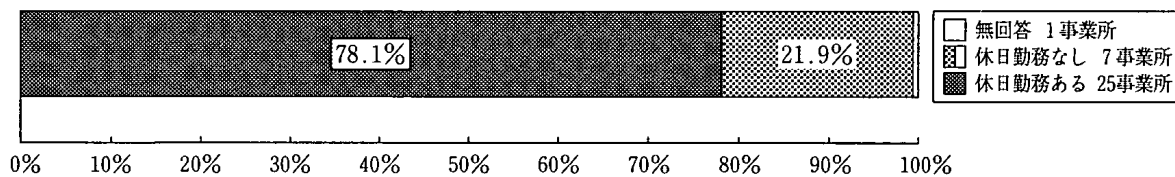
区 分	合 計	1～ 9時間	10～ 19時間	20～ 29時間	30～ 39時間	40～ 49時間	50～ 59時間	平 均 時 間
事業所	33	3	6	8	6	2	8	29.9
構成比	100.0%	9.1%	18.2%	24.2%	18.2%	6.1%	24.2%	

図 4 休日勤務

平成 2 年



平成 7 年



平成 7 年

週休 2 日制の状況

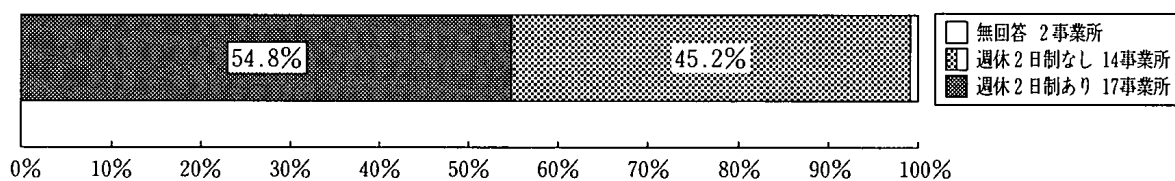


図5 定年到達者の再雇用の状況

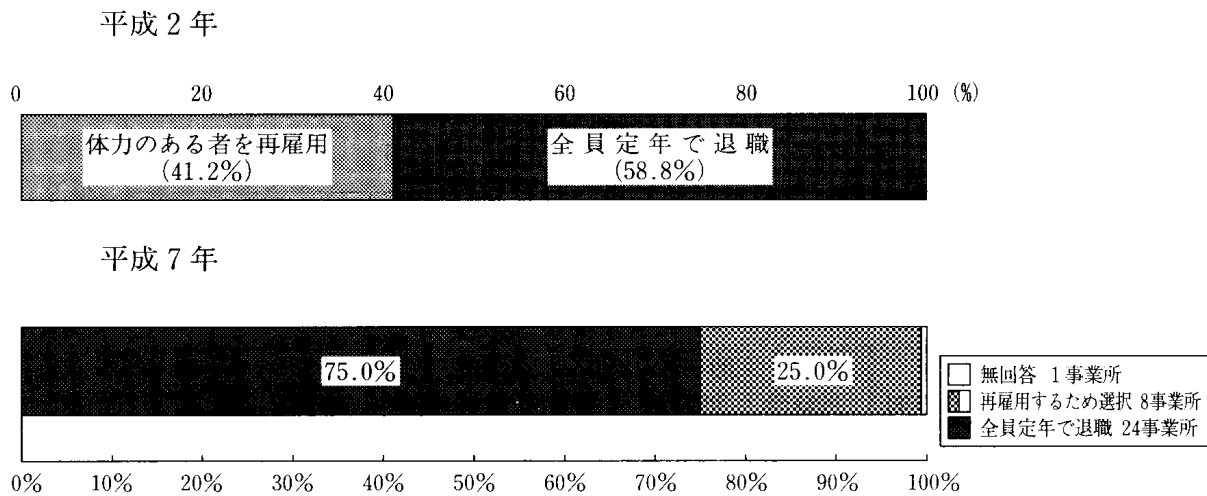
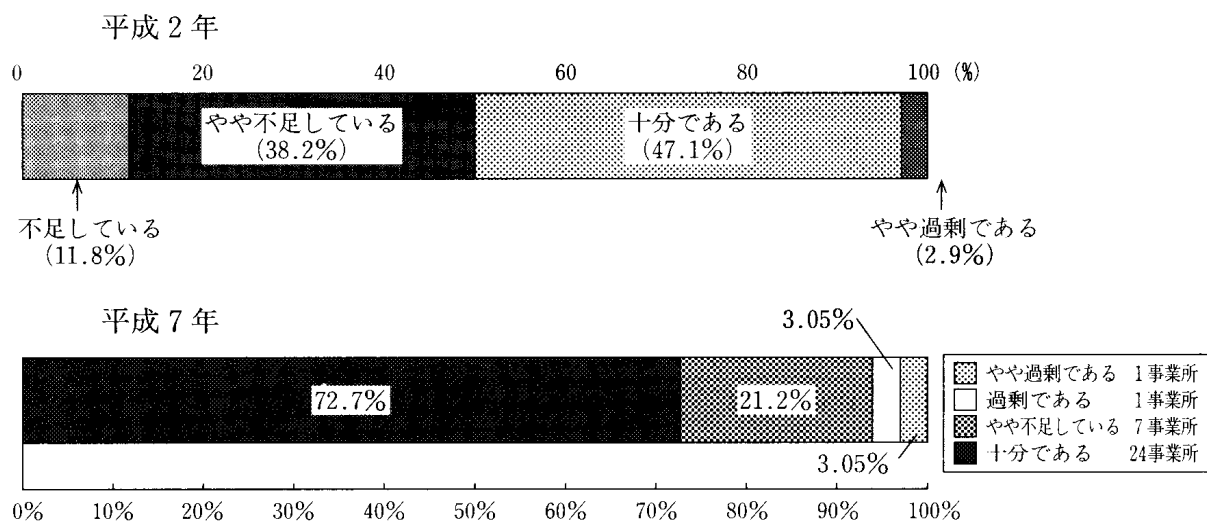
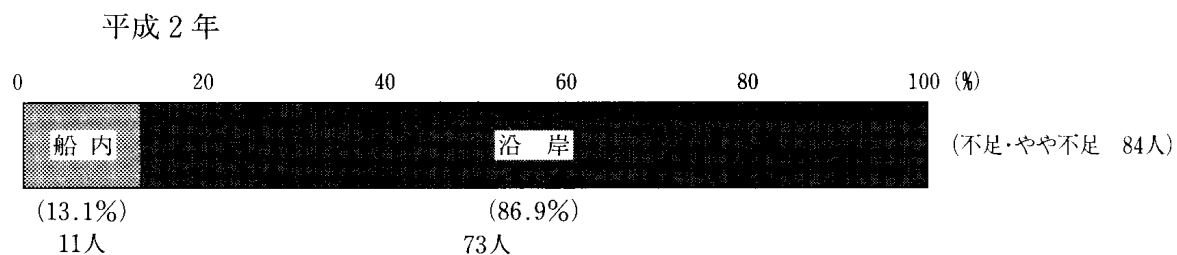


図6 労働者過不足の状況

## ①労働者の現状



## ②不足している職種



平成 7 年

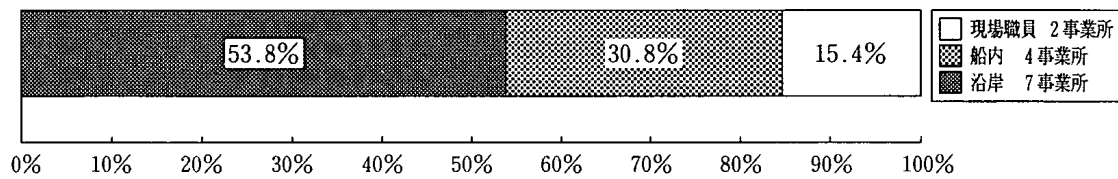
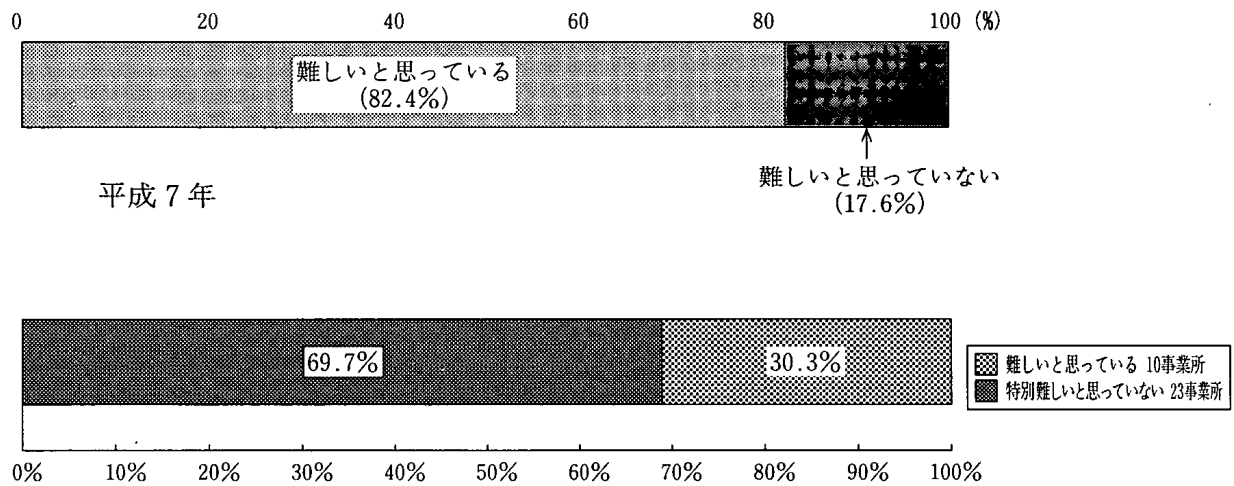


図 7 労働者確保の今後の見通し

①見通し

平成 2 年



②困難な要因

労働者確保難の要因

区分	合 計	伊 豆 港 運 送 業 界 全 体 の イ メ ー ジ が 悪 い	重 労 働 が 多 い	危 険 作 業 が 多 い	賃 金 体 系 が 悪 い	賃 金 水 準 が 低 い	残 業 等 労 働 時 間 が 長 い	休 日 が 少 な い	そ の 他 (波 動 性 が 高 い)
平成 2 年									
事業所	84	22	12	18	3	4	12	9	4
構成比	100.0%	26.2%	14.3%	21.4%	3.5%	4.8%	14.3%	10.7%	4.8%
平成 7 年									
事業所	32	10	5	5	2	2	4	3	1
構成比	100.0%	31.3%	15.6%	15.6%	6.3%	6.3%	12.5%	9.3%	3.1%

ることがわかる。不足している職種については沿岸労働が多い。

⑧労働力確保の今後の見通しについては、平成 2 年には 82.4%が難しいと思っているのに対し、平成 7 年では逆に 69.7%の事業所が特別難しいと思っていないと答えていることが図 7 からわかる。これは不況による失業者増や労働形態の変化により、変わってきたものとみなされるが、それでも労働者確保の困難な理由と考えられる要因は依然として暗い 3 K イメージが上位を占めている。

⑨今後の労働者確保対策の考え方は表 20 のとおりであるが、労働時間の短縮、週休 2 日制など労働時間に関するものが大きな比重を占めている。平成 2 年度の時点では求人活動、福利厚生 of 充実も指摘されていたが、平成 7 年度の時点ではやゝウェイトが低くなっている。

以上の調査結果は、北海道の港湾労働者は全体として依然高齢化の状態にはあるものの、原則的には一律定年制をひいてもそれに耐え得るだけの若手労働力が縁故採用や公共職業安定所紹介などを通して確保されてきている現状をしめしている。労働条件に関しては賃金水準よりも 8 時間労働、週休 2 日制、総労働時間数の減少といった就業時間に対する要望が強いことがわかる。また、労働者数について過不足なしとする順調な確保状況になってきているものの 3 K 産業というイメージの悪い問題が解消されたわけではないようである。

### (3) 賃金の実態について

同じく 3 K 産業といわれる建設業との比較において、わが国の港湾運送関係事業の雇用の実態を眺めてみる<sup>17)</sup>。

①賃金(1 人 1 日平均きまって支給する現金給与額)は、平成 7 年度 13,600 円(土工は 12,760 円)、平成 8 年度 13,820 円(土工は 12,970 円)、技能職では平成 7 年度 14,680 円(電気工は 15,620 円)、平成 8 年度 14,980 円(電気工は 15,660 円)の建設業に対し、港湾運送関係事業は平成 7 年度 20,250 円

表20 今後の労働者確保対策

平成2年 今後の労働者確保対策

区 分	合 計	求 人 活 動 が 必 要 積 極 的 な	賃 金 形 態 の 改 善 が 必 要	賃 金 ア ッ プ が 必 要	労 働 時 間 の 短 縮 が 必 要	休 日 の 確 保 が 必 要 週 休 二 日 制 な ど	福 利 厚 生 の 充 実 が 必 要	そ の 他 (機 械 化)
事業所	85	16	10	6	21	16	15	1
構成比	100.0%	18.8%	11.8%	7.1%	24.7%	18.8%	17.6%	1.2%

平成7年 今後の労働者確保対策（複数回答）

区 分	合 計	求 人 活 動 が 必 要 積 極 的 な	賃 金 形 態 の 改 善 が 必 要	賃 金 ア ッ プ が 必 要	労 働 時 間 の 短 縮 が 必 要	休 日 の 確 保 が 必 要 週 休 二 日 制 な ど	福 利 厚 生 の 充 実 が 必 要	そ の 他
事業所	60	7	8	6	12	18	7	2
構成比	100.0%	11.7%	13.3%	10.0%	20.0%	30.0%	11.7%	3.3%

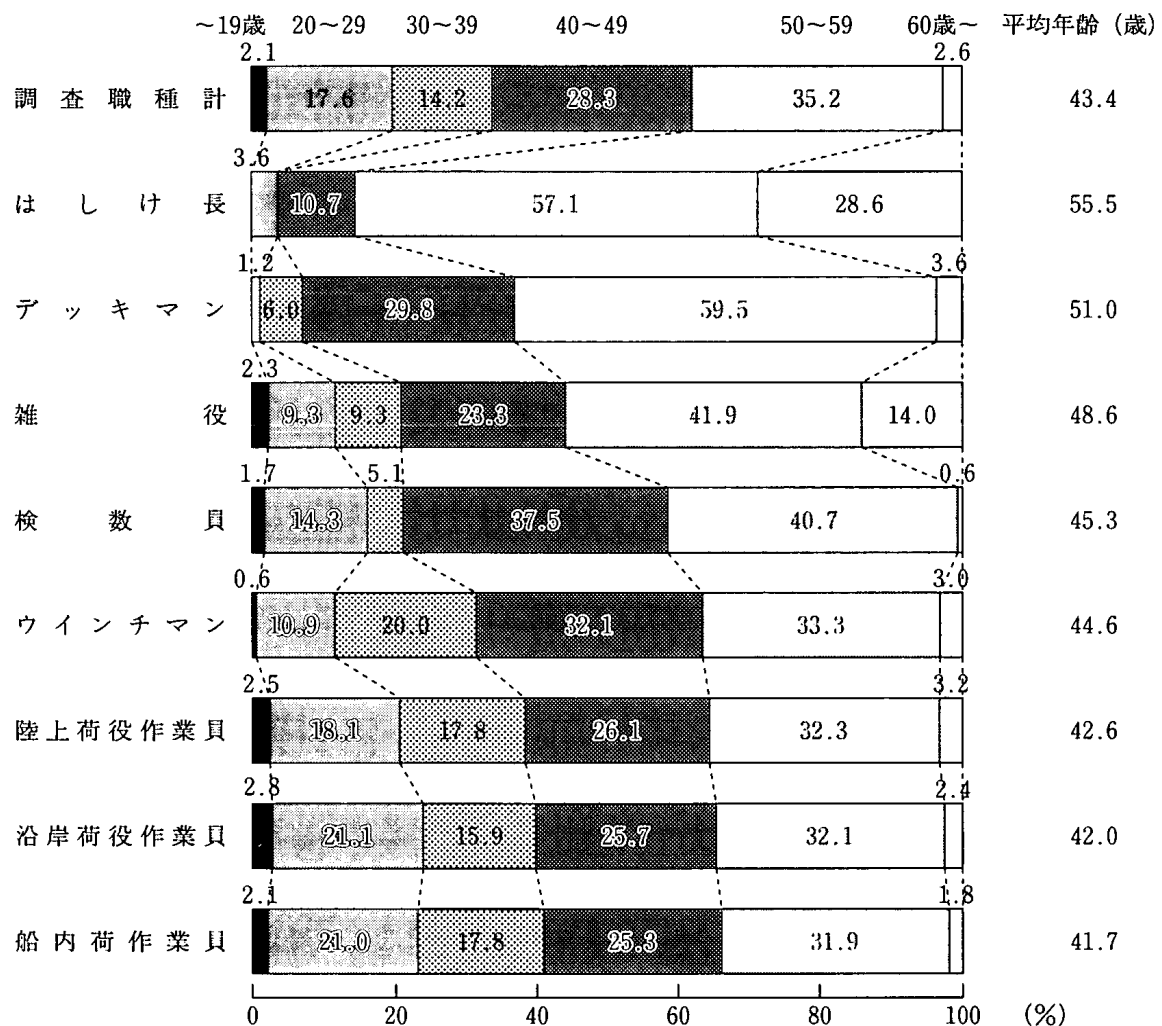
（沿岸荷役作業員は19,730円）、平成8年度19,900円（沿岸荷役作業員は19,250円）となっている。

②実労働日数および実労働時間数では、建設業が平成7年度は月平均21.2日、1日あたり8.2時間、平成8年度は20.9日と8.1時間であるのに対し、港湾運送関係事業ではそれぞれ平成7年度20.5日、8.7時間、平成8年度20.8日、8.7時間となっている。

③労働者構成を職種別にみると、平成8年度の建設業では土工25.5%、軽作業員11.6%（男6.7%、女4.9%）、重作業員0.7%を加えた一般職が全体の37.8%、技能職種としては電気工10.9%、配管工7.6%、大工7%、機械運転工6.1%などが上位を占めている。企業規模別では、ほとんどが5－99人

規模であるが、電気工は 300 人以上に 19.2%，溶接工が 10.7%いる。年齢別では平均 44.9 歳で 40－45 歳が 23.8%，50－59 歳が 23.5%，60 歳以上 10.7%となっており，40 歳以上の占める割合は 65.3%となっている。港湾運送関係事業の平成 8 年度労働者構成は，職業別では，沿岸作業員 28.7%，船内荷役作業員 22.5%，検数員 18.7%，陸上荷役作業員 17.5%となっており，荷役作業員が全体の約 7 割を占める。平均年齢は 43.4 歳であるが，その職種ならびに年齢別の構成内訳と平均年齢は図 8 の通りである<sup>18)</sup>。

図 8 職種，年齢階級別労働者構成及び平均年齢



(注) デッキマンの19歳以下，はしけ長の19歳以下及び30～39歳の年齢層はそれぞれ0.0%である。

### 3.

次いで、北海道以外の若干の港湾における港湾労働の実態をとりあげる。調査・視察および協議にあてられた年次は平成2年から平成9年の8年間で各年2港ずつ16港にわたる。以下、その調査結果の一部を紹介する。対象港湾は平成2年横浜港、横須賀港、平成3年広島港、呉港、平成4年高松港、坂出港、平成5年今治港、新居浜港、平成6年長崎港、佐世保港、平成7年舞鶴港、宮津港、平成8年新潟港、直江津港、平成9年水島港、宇野港である。

#### (1) 港勢について

対象港と北海道の主要な港湾の海上出入貨物数量と入港船舶量による港勢を比較したものが表21である<sup>19)</sup>。

#### (2) 各港の港湾労働者の実態と推移について

以下、各港における港湾労働者の推移状況と実態および対策等について簡単に要約する。

##### ①横 浜 港

旧港湾労働法の施行された昭和42年3月には常用13,508人、登録日雇3,249人であった。常用は昭和46年17,624人を最高に年々減少し、平成元年12月8,472人、登録日雇は昭和43年3月の3,397人から昭和63年新港湾労働法切替直前で266人である。近代化の波による技能労働者不足、港湾労働の波動性という特殊性、3K産業として特に若年労働力確保が緊急課題としてあげられる。常用平均年齢は平成元年3月現在47.1歳で年々高齢化しつつある。港湾労働対策として、若年労働者からみて魅力ある仕事の間としてのイメージチェンジをはかり、職場環境の整備と福祉厚生面の充実をすること、

表21 港勢比較

港 名	港湾種類 (港湾管理者)	年次	海上出入貨物数量 (輸出入) 万トン	主 な 取 扱 品 目	入港船舶 (H 6) 総万トン
横 浜	特定重要 (横浜市)	H 6	12827 (5766 6061)	金属機械工業品、鉱産品、化学工業品	26132
横 須 賀	重要 (横須賀市)	"	1912 (362 1550)	金属機械工業品	3706
広 島	特定重要 (広島県)	"	2269 (555 1714)	金属機械工業品、化学工業品	4837
呉	重要 (呉市)	"	2402 (653 1748)	金属機械工業品、鉱産品	3401
高 松	重要 (香川県)	"	7290 (21 7269)	金属機械工業品	6715
坂 出	重要 (坂出市)	"	2723 (1482 1241)	鉱産品、化学工業品	2361
今 治	重要 (今治市)	"	1675 (18 1656)	金属機械工業品	3594
新 居 浜	重要 (新居浜港務局)	"	794 (211 582)	金属機械工業品、鉱産品、化学工業品	2352
長 崎	重要 (長崎県)	"	299 (37 261)	化学工業品、金属機械工業品	642
佐 世 保	重要 (佐世保市)	"	358 (29 329)	化学工業品、鉱産品、金属機械工業品	1161
舞 鶴	重要 (京都府)	"	858 (83 775)	金属機械工業品、化学工業品	904
宮 津	地方 (京都府)	"	104 (98 6)	鉱産品	78
新 潟	特定重要 (新潟県)	H 7	3292 (1215 2076)	化学工業品、金属機械工業品	5618
直 江 津	重要 (新潟県)	"	864 (74 789)	金属機械工業品	1391
宇 野	重要 (岡山県)	H 8	6645 (1200 6525)	金属機械工業品	4101
水 島	重要 (岡山県)	"	9592 (5210 4882)	鉱産品、化学工業品、金属機械工業品	7865

(参考) 道内

室 蘭	特定重要 (室蘭市)	H 6	5255 (1195 4060)	3965
苫 小 牧	特定重要 (苫小牧港管理組合)	"	7605 (1581 6024)	5267
釧 路	重要 (釧路市)	"	2053 (440 1613)	1714
小 樽	重要 (小樽市)	"	2407 (82 2325)	2034
函 館	重要 (函館市)	"	3244 (176 3068)	3194
留 萌	重要 (留萌市)	"	193 (38 155)	175
稚 内	重要 (稚内市)	"	267 (4 262)	495



日雇の常用化と、必要技能習得のための職業訓練を実施している。更に、雇用促進事業団立港湾職業訓練短期大学校を設置して高度良質の労働力の育成をしている。福利厚生施設として横浜港湾福利厚生協会が9地区に37ヶ所（レストラン12、ストア－8、理髪所6等）の施設を運営し、住宅については7地区に1,826戸（厚生協会1,587戸、神奈川県93戸等）を設置している。

## ②横須賀港

昭和57年度650人から、コンテナ化の進展で急速に減少し、昭和60年度には130人となり平成元年現在も同数を維持している。取扱い品目が自動車とフェリー（コンテナ扱い）のため3Kとはみなされないことから若年労働力は比較的確保が容易である。自動車の取扱いはスピードと体力が要求されるので中・高年齢者は自然に退職せざるを得なくなってくる。職業訓練は特に行っていない。横須賀港湾福祉協会の食堂が1ヶ所あるが、利用者は1日平均15－20人程度である。

## ③広島港

若年労働力の新規採用が困難で高齢化が急速に進行している。昭和60年度以降、約1,100名程度で横這い状態であり、臨時作業員も年々減少している。波動性と3Kイメージで総体的に労働力不足であるが、当面は機械化による省力化で対応している。常用労働者は平均年齢45－46歳である。若年労働力確保に特に対策をとっていないが、各企業の社員の口こみによる自助努力を行っている。週休2日制実施は50％程度で、そのうちマツダ関連12社を除き完全週休2日制を実施している企業は非常に低い。衛生面からの訓練は実施しているが、技能の職業訓練は実施していない。厚生施設は4地区で7ヶ所（食堂、休憩所等）で、住宅は各企業で必要に応じ独自に設置している。

## ④呉港

常用労働者は昭和61年度以降460名程度の横這い状況で推移し、波動性と3K作業ということで敬遠され、とくに若年労働者が不足である。平均年齢は40－41歳。労働者確保の対策として各種免許取得に要する費用等を企業負

担している。港湾作業に必要な知識や技能を時間内に社内教育訓練として実施しているが効果的対策とはなっていない。作業にあわせる週休 2 日制を取入れている企業は 50% 弱で、完全週休 2 日制を実施している企業は非常に低い。安全衛生面と労働者確保対策として港湾作業に必要な知識を可能な限り社内教育訓練している。港湾福祉センターおよび休憩所は 2 ヶ所あり、住宅はほとんどが自宅所有者である。

#### ⑤高 松 港

常用は昭和 60 年度 296 名、平成 3 年度 238 名で毎年 10—20 名程度の割合で減少している。日雇は作業量の変動により昭和 60—62 年で雇用割合低下、昭和 63—平成 2 年で増加、平成 3 年度は対前年度 64.4% の減少と変動している。労働者は必要最低人員を雇用し各事業者間で調整しながら対応し、機械化による省力化に努めている。一般に求人倍率が高いため、若年労働力の新規採用は困難であり、採用できても定着率も非常に悪い。雇用労働者も 50 歳台後半が多い。貨物は袋物が多く、労働災害、安全就労対策に十分留意している。定年退職後は日雇労働者として就労させる者もいる。週休 2 日制は導入していないが休日は全面作業ストップを業界で取り決めしている。安全衛生面からの訓練を実施し、各企業では免許等の資格取得の援助を行っている。四国港湾福利厚生協会が福祉センターを運営している。住宅は各企業が必要に応じ独自に設置しているが自宅所有者も多い。瀬戸大橋の完成により懸念された貨物量・雇用状況にはほとんど影響がなかった。

#### ⑥坂 出 港

常用労働者数は平成元年度 808 名から平成 4 年度には 774 名となった。定年退職者による自然減で平均年齢は平成元年度 41.6 歳から平成 3 年度 43.7 歳である。労働者不足の状態にはない。若年労働者は 1 年以内に退職する者が多く、大都市からの U ターンや長距離トラック運転手等からの転職者を採用し成功している。機械化で省力化をはかっている。他産業に比して賃金は優位と思うが、社会的グレードと 3 K イメージで若年者の定着が困難である。

2・4土曜日は特休日であるが、都合によっては休日出勤（月2回が限度）もある。公的機関による技能訓練や荷役機械の免許取得や費用等は会社負担で参加させている。福利厚生施設としては四国港湾福利厚生協会の坂出港運會館を運営している。ほとんどが車と自宅を所有していて遠くても車で30分以内の通勤時間の距離のところに居住している。瀬戸大橋の影響を懸念して廃業した者もいたが結果的には今のところその心配の必要がなかった状態である。

#### ⑦今 治 港

常用労働者は昭和61年度68人から昭和62年度以降漸減し平成3年度は58人である。省力化、機械化と、労働力不足の対応として量的には必要労働力が確保されている状態にあるが、年齢は40-59歳が主力となっている。若年労働力は入職者も少なく定着率が悪い。就業時間は8時間制が守られている。早出の場合、早退させるなどの調整したり、土・日・祝日は荷主の休みにあわせて休日としている。安全衛生面からの訓練のみ実施している。免許等資格取得援助は各企業で行っている。福祉厚生施設用として土地のみは確保している。住宅は各企業で独自に設置している。

#### ⑧新 居 浜 港

常用は300人位で推移している。平均年齢は40-50歳が主力である。省力化、機械化により対応し、退職後は一部を日雇として就労させている。若年労働力は3Kイメージで賃金が高いのにも拘らず入職者もいなく、たまに入っても定着率が悪いので新卒者は皆無である。日曜は基本的には休日であるが、週休2日制は導入していない。安全衛生面の社内訓練に力を入れ平成3年度全国表彰を受けている。免許等の資格取得は各企業で援助している。福利厚生施設として四国港湾福利厚生協会新居浜支部が昭和43年本館、昭和49年分室を設置している。住宅は住友系の各企業が設置し非常に安価に提供されている。

#### ⑨長 崎 港

常用は平成 5 年度 330 名。他産業と比して賃金が高いが 3 K イメージで若年労働者の定着率が悪く、新卒は皆無である。省力化、機械化と大都市 U ターン者と 30 歳以上の既婚者の中途採用で対応している。就業時間は 8 時間制を守り、時間外勤務を実施した場合は後日総体として必要に応じ調整している。安全衛生面から各企業が社内訓練を実施し、自動車免許等の資格取得は各企業で援助している。労働者のほとんどは自宅所有者である。

#### ⑩佐 世 保 港

常用の平均年齢は 46－50 歳。機械化、省力化で対応。退職後は必要に応じて日雇として就労。週休 2 日制導入は 50%，休日は仕事を休むことを原則としている。業務に関する訓練は実施していない。オペレーター等の資格取得の経費は各企業で援助している。福利厚生施設としては佐世保海員会館があり、観光などでやってきた一般の利用者の方が圧倒的に多い。平成 5 年度利用者数は 4,698 人であった。住宅は自宅所有者が多いのでとくに設置していない。

#### ⑪舞 鶴 港

常用は 4 社で総数 147 名。荷役方法の合理化、機械化等で減少傾向であったが、こゝ数年は変動がない。年齢構成は 50 歳台が多い。作業の波動性に対し業者間で労働者を貸借する方法や退職者の臨時雇用などで対応している。高卒や中途採用の実施をしているが応募者は少ない。第 2 土曜日は全休。各企業は週休 2 日制など労働時間短縮にとりくんでいる。残業はほとんどない。安全衛生面からの社内訓練を実施し、基準協会の講習や港湾防災講習会に参加させている。福利厚生施設として舞鶴港湾労働福祉センターがある。必要に応じ借りあげ社宅を確保しているがほとんどが自宅を所有している。

#### ⑫宮 津 港

平成 6 年度、常用 46 人(うち女子 3 人)で労働者不足はない。40 歳代 46%，50 歳代 30%で、定年退職の補充人事として毎年 2－3 人ずつ高卒者を採用している。平成 2 年度は年 1,883 時間で時短が進んでいる。職業訓練は公的機

関等の実施のものに参加させている。福利厚生施設は親会社の日本冶金工業株式会社のものを利用している。

### ⑬新 潟 港

景気低迷で貨物数減少し労働者不足の要因はない。補充人事として若年労働者を採用し、資格や免許を出来る限り早期に取得させている。知人、縁者を通じて採用したものは定着率は高い。高齢化は進展している。昭和 62 年 9 月から 4 週 6 休制採用、第 2 土曜は完全休業、休日出勤には代休をとらせ、年次有給の他に年間 6 日の休日を与えている。福利厚生施設は港湾労働者福祉センターが 2 ヶ所ある。住宅はほとんどが自宅通勤者であるが、必要に応じてマンションの借上げで対応している。

### ⑭直 江 津 港

機械化により年々労働者需要は減少傾向にあり、フェリー就航による集配業ドライバーを除いて不足状況にはない。知人、縁者を通じての中途採用者の割合が高くなり、定着率は高い。60 歳定年プラス 3 年の再雇用制度をとっている。労働時間の短縮については、新潟港と同様の条件で全港湾日本海地方直江津支部との協定によって実施している。大型免許は個人負担とするが、クレーン、揚貨装置のオペレーターは会社で費用負担して取得させている。昭和 43 年から直江津港湾労働福祉センターが設置されている。通勤者はすべて自宅所有者であるが、北海道航路のフェリー乗務員には東日本フェリーの社宅を借上げして利用させている。

### ⑮宇 野 港

常用 132 名。景気低迷、機械化の影響で労働者は不足していない。若年労働者は休日の確保と衛生安全面を考慮していると定着する。女性労働は陸上トラック運送や軽作業に従事する者が若干いる。平均年齢は 40-46 歳で、定年は 60 歳であるが厚生年金支給年齢引上げに対応するよう考える必要がある。労働時間も短縮方向に進んでおり週 40 時間はクリアしている。職業訓練は、小型船舶、揚貨装置、フォークリフト、玉掛け、衛生管理者などの資格

を取得させる方向で全額を会社負担としている。福利厚生施設は 2 ヶ所。ほとんどが自宅からの通勤である。

#### ⑯水 島 港

コンテナ貨物の増加により労働者採用を増加させたが、若年労働力は定着率が悪いので 40 歳までの中途採用をしている。女子はトラックドライバーや自動車の部品梱包部門で採用している。定年は 60 歳だが希望者は 65 歳まで嘱託社員として採用している。労働時間は週 40 時間はクリアーしている。休日は荷主である三菱自動車工業、川崎製鉄の休みにあわせている。通関士、小型船舶、揚貨装置、フォークリフト、玉掛け等の資格取得させるため会社負担で実施している。共通福利厚生施設として水島港湾労働者福祉センター、水島海員会館、水島港湾会館などがある。ほとんどが自宅通勤であるが、社宅も確保している。

### 4.

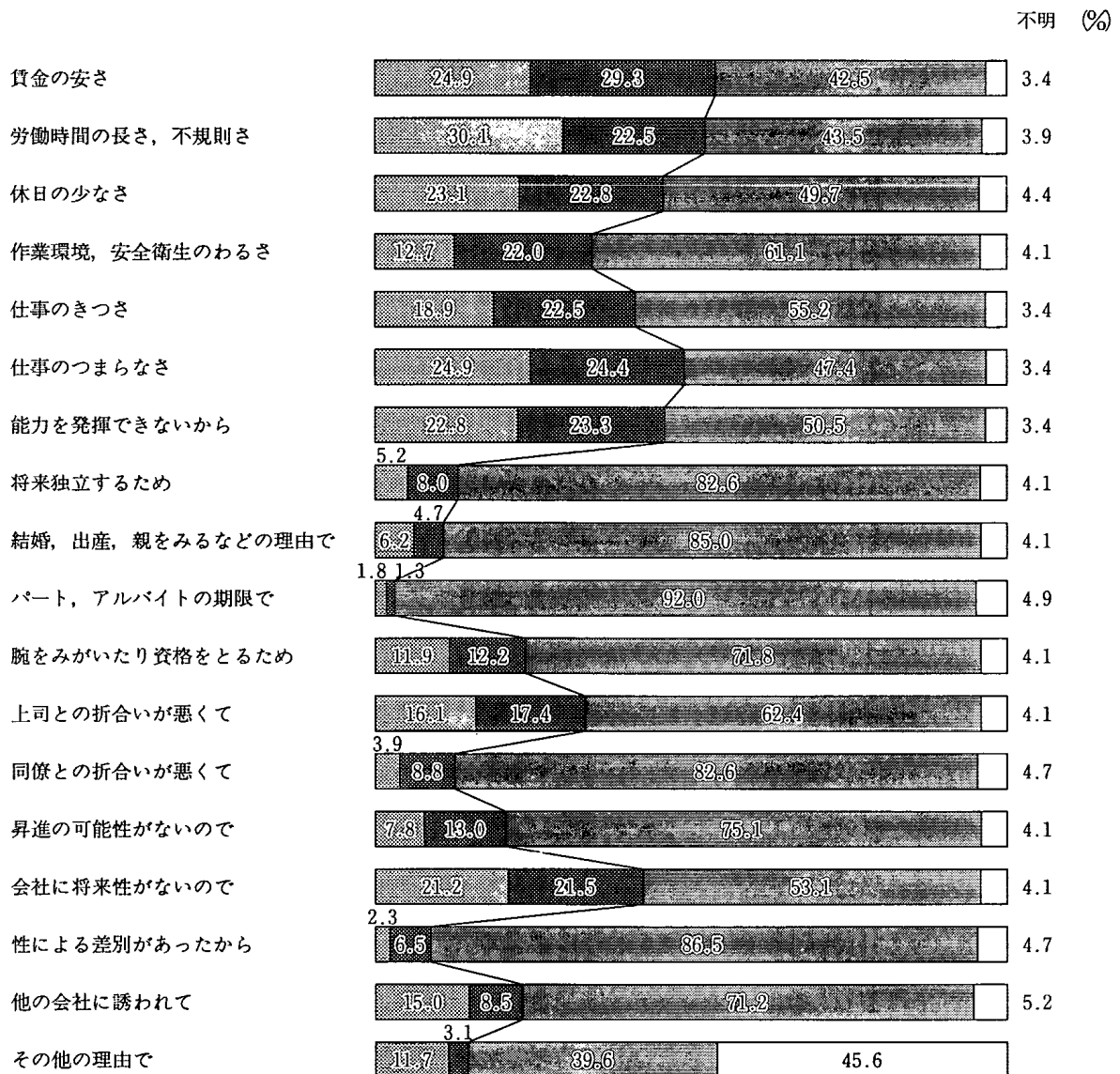
#### (1) 若年労働力の確保について

平成 2 年度から平成 9 年度の 8 年間にわたる部分的調査といえども、各港の特殊性もさることながら景気の変動や国際情勢の進展など港湾労働の一般的な共通課題にも変化をもたらしてきている。全般的傾向として、機械化、コンテナ化など輸送状態の変化に対応して合理化してゆく過程で労働者数の減少が進み、波動性や 3 K イメージから来る若年労働者の不足が労働力の高齢化を生み問題を深刻化させたが、最近では、労働条件の改善や景気の低迷などで労働力の需給関係も一見一段落したように見受けられる。しかし、若年労働力確保における基本的な問題が解決されたわけではない。平成 10 年 7 月で完全失業率も 4 % をこえ(完全失業者数は約 270 万人)、有効求人倍率も 0.50 (北海道は 0.38) を切る過剰労働力時代といわれる現在でも、若年労働者は依然として港湾労働に従事することをあまり望んでいない。その理由は、

先の調査にあるように実態に対する拒絶反応よりも3Kイメージにとらわれていることにあるかも知れない。事業者側は賃金体系として若いうちは比較的高額でも年齢間格差があまりないことからこの業種に将来性を見出せないと読んでいるのか、あるいは単に社会的風評による職業グレードを気にするために希望しないという面があるかも知れないと見ている場合が多い。さきに紹介した北海道「港湾運送業の雇用実態調査結果報告書」においても3Kイメージとその内容である重労働、危険作業、長労働時間、休日が少ないということを主な要因としてあげている。現実には機械の導入や荷姿の変化などもあって長時間、重労働ということはほとんどなくなっており、作業の安全に心がけた結果、危険作業による怪我とか事故とかが話題になることはほとんどなく、また、作業中の汗や埃まみれになることがあったにしても十分な健康面、衛生面からの配慮がなされていて、それ程、汚いとか苦になるといったほどのものではなく、シャワー、風呂等が完備していて就業後は全く汚れが残らない状況になっているので、宣伝されている3Kイメージは過去の話であるとする事業主が多い。しかし、実際には、急速に少なくなったとはいえ、林業、製鋼業、建設業などと並んで災害率は平均の3-4倍と相変高い状態であり、たとえば風雨下の作業とか北海道の厳冬期の厳しい事情の下での荷役などを考える必ずしも3Kではないという楽観的な見方があてはまるとはいいいきれない面もある。

一般に若い世代が就職先に定着しないケースが多いが、それはただ単にわがままであったり、漠然ともっと他によい職業があるのではないかと、職場環境や職務内容に不適應症状を起こしたりする結果リタイアするということもあるであろうが、図8と表22は一般的な若年者の離職理由を示したものである<sup>20)</sup>。港湾労働に関して定着しない根拠としてあげられるのは、ウェイトは別として特に、労働時間延長や休日の不足、勤務後のレクリエーションの場や遊び場が不足したり遠かったりすること、シャワーや入浴後の着替えや私物をおくことのできるロッカールームの不備、勤務後個人の生活を大事に

図8 若年者の離職理由（個人調査）



（資料出所） 東京都立労働研究所「若年労働者と労働移動に関する調査」（1990年）

（注） 調査対象は、都下の中小企業（従業員300人未満）に勤める35歳までの労働者で離職したことのある者。

したいのに上司等に干渉されること、職種として港湾労働は格好悪いということなどの不満を述べる若年労働者が多いという<sup>21)</sup>。

若年労働力を確保定着させるために事業者側が行っている魅力ある職場づくりの対策としてあげている共通点は次のような方法である。



表22 若年者の離職理由（企業調査）

(%)

		合 計	結 婚・ 出 産 親 の こ と 等 個 人 的 事 情	不 満 賃 金・ ボ ー ナ ス に	他 社 に さ そ わ れ て	不 規 則 さ に 不 満 労 働 時 間 の 長 さ や	仕 事 が き つ い と し	仕 事 が つ ま ら な い	同 僚 と の 折 り 合 い	休 日・ 休 暇 に 不 満	上 司 と の 折 り 合 い	独 立 改 行 す る た め
合	計	100.0(613)	42.4	20.2	19.6	14.8	13.1	12.7	11.7	11.3	10.0	10.4
業 種 別	製 造 業	100.0(152)	34.2	23.0	16.4	13.8	11.2	17.1	11.2	9.9	10.5	7.2
	商 業	100.0(178)	51.7	16.9	18.5	15.7	10.7	12.9	12.9	11.8	12.9	7.9
	非 商 工 業	100.0(248)	41.1	19.8	21.8	14.1	15.3	9.7	10.9	10.1	8.9	12.9
規 模 別	29 人 以 下	100.0(109)	24.8	21.1	22.9	2.0	13.8	11.0	13.8	12.8	13.8	9.2
	30 ～ 49 人	100.0(172)	32.6	16.3	16.3	10.5	13.4	13.4	13.4	9.9	11.0	9.9
	50 ～ 99 人	100.0(193)	49.2	20.2	21.8	11.4	12.4	10.4	11.4	9.3	12.4	11.9
	100 人 以 上	100.0(138)	58.7	24.6	24.6	19.6	13.0	15.9	8.0	14.5	6.5	10.1

(資料出所) 東京都立労働研究所「若者労働者と労働移動に関する調査」(1990年)

(注) 1. 調査対象は都下の中小企業(従業員300人未満)。

2. 20の選択肢の中から若年従業員の退職理由としてあてはまるものを複数回答。

3. カッコ内は回答企業数。

①一層の労働時間の短縮，週休2日制の完全実施など正規の休日の確保等に努力して時間的余裕をつくってゆく。

②安全や衛生面の向上に努め，職場での研修や訓練等で常時確認点検を行って災害を少なくし，船内外の労働環境を整備してできるだけ快適性を保持する。

③港湾運送の高度化と変化に対応してより高度の技能訓練の実施，資格の取得のための助成をすること。

④労働者がのぞむ形の福利厚生施設の完備充実と，年金制度や最低生活補償制度などの福祉面での制度の確立と充実をする。

⑤実態をよく知っている縁故採用者や，Uターン組など納得した上で入社する者は定着率がよいことから，職場の実態を十分理解させる戦略により学卒や中途採用の対象者に積極的に行う求人活動をする。

以上のような若年労働力の確保とならんで大切なのは、少子化の影響もあって、労働人口の高齢化に対応する高齢者の労働力化、家庭にあった女子の労働力化、障害者の労働力化、外国人労働力の活用、ロボット等機械化の進展も今後益々重要な港湾労働対策として検討されるべき課題となるであろう。

## (2) 港湾運送事業の変化について

良質な港湾労働力の確保をめざすために港湾運送事業者は、先にあげたような改善を行うに十分な対応可能な状態にあるのだろうか。景気や国際情勢に左右される面も強く、最近の傾向としては経営内容は低迷した状況にある。図 9 は港湾運送量の推移を示したものであり、表 23 は平成 3 年度と 4 年度の品目別船舶積卸量を示したものである。また、表 24 は兩年の収支状況、表 25 はその財務内容を示している<sup>22)</sup>。

港湾労働条件の改善は労働者側にとって望ましいことであると共に良質の労働力の確保という面で、事業主側にも歓迎されるべきことであり、決して一つのパイを両者が奪いあう問題ではないが、労働力の安定確保のためには事業主側の経営状態の安定、発展が前提となることは論をまたないことである。しかし、たとえば港湾運送業といっても実質的に親会社の一部門として運用されているものもあれば、独立した一般的な下請け企業もあり、港湾の立地条件、とくに後背地との関連で地域経済と密接に関わり地域産業と消長を共にする性格のものや、個々の企業の規模や免許業種や経営体質などにも差異があることを考えると一概に論ずることはできない。しかしながら、いかなる特殊性があろうとも、時代に即応した港湾運送事業の近代化とその適応こそむしろ港湾労働者の命運を決める要素となっていることを考えると、現実対応的な観点から当面する課題、とくに複合一貫輸送の動きと規制緩和の問題が港湾運送事業者とそこに就業している港湾労働者の運命共同体的な宿命を決定づけることになる。過当競争を防止するための免許制、公共料金

図9 港湾運送量の推移

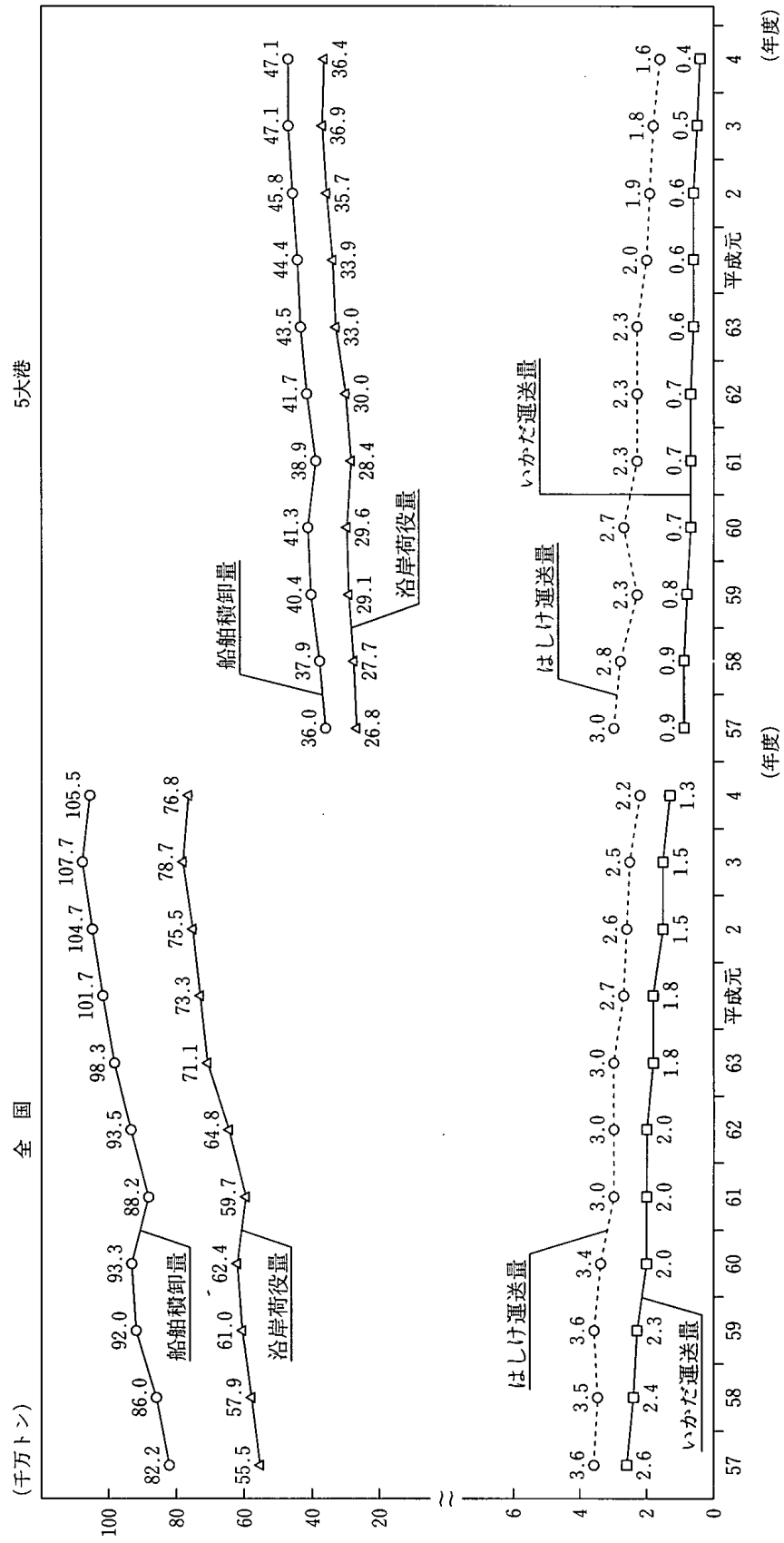


表23 品目別 船舶積卸量

(単位：千トン)

区 分	全 港		5 大 港	
	平成 3 年度	平成 4 年度	平成 3 年度	平成 4 年度
コ ン テ ナ	278,600	286,000	241,900	249,100
鉄 鋼	149,800	140,700	55,500	52,400
金 属 鋳	141,000	129,700	27,600	26,600
自 動 車	107,800	106,700	43,400	44,300
石 炭	126,400	123,200	24,900	23,900
穀 物 (バ ラ)	35,900	36,400	11,700	12,100
雑 工 業 品	7,400	6,700	4,100	3,500
原 木	22,000	21,000	3,400	3,000
紙 ・ パ ル プ	11,400	11,000	5,400	5,200
砂 利 ・ 砂 ・ 石 材	15,100	14,200	5,000	4,800
そ の 他	181,300	179,800	48,500	46,400
合 計	1,076,700	1,055,200	471,400	471,300

表24 収支状況

(単位：千円)

区 分		全 港		5 大 港	
		平成 3 年度	平成 4 年度	平成 3 年度	平成 4 年度
港 運	港運収益	4,206,937	4,157,175 ( 98.8)	7,271,601	7,335,412 (100.9)
	港運費用	4,048,388	4,009,575 ( 99.0)	6,966,100	7,044,381 (101.1)
	損 益	158,549	147,600 ( 93.1)	305,501	291,031 ( 95.3)
	収 支 率	103.9	103.7	104.3	104.1
兼 業	兼業収益	18,935,993	18,497,586 ( 97.7)	20,738,578	20,534,562 ( 99.0)
	兼業費用	18,003,059	17,642,937 ( 98.0)	19,421,451	19,340,803 ( 99.6)
営 業 損 益		1,091,483	1,002,249 ( 91.8)	1,622,628	1,484,790 ( 91.5)
経 営 損 益		942,561	869,063 ( 92.2)	1,357,699	1,236,097 ( 91.0)

(注) ( ) 内の数値は、対前年度比である。

的性格と弱い立場にある受託者を配慮した運賃料金の許可制、ブローカー的経営排除のための下請け制限などの規制による保護や、機械化、規格化、情報化の推進や労働時間の短縮による港湾労働の近代化を進めてきた結果、徐々に港湾運送事業の構造の改善も進み、対象となる平成 6 年度全国 96 港で 11 億 600 万トンの船舶積卸量の品目は、鉄鋼、金属鋳、自動車、紙、パルプ、

表25 貸借対照表

(単位：千円)

区 分	全 港		五 大 港	
	平成3年度	平成4年度	平成3年度	平成4年度
資 産	19,146,436	19,235,020	29,177,714	29,734,235
流動資産	8,796,290	8,134,735	12,725,835	11,803,973
固定資産	10,347,655	11,094,811	16,449,695	17,924,748
負債・資本合計	19,146,435	19,235,021	29,177,714	29,734,234
負 債	14,082,280	13,895,460	20,394,940	20,531,148
流動負債	7,312,280	7,273,190	10,430,677	10,335,686
固定負債	6,770,000	6,622,270	9,964,263	10,195,462
資 本	5,064,155	5,339,561	8,782,774	9,203,086

損益及び財務関係比率

(単位：％)

区 分			全 港		5 大 港	
			平成3年度	平成4年度	平成3年度	平成4年度
損益関係	営業収益経常利益率(含兼業)	経 常 利 益 / 営 業 収 益	4.1	3.8	4.8	4.4
	営業収益経常利益率(除兼業)	港湾運送経常利益/営業収益	3.1	3.0	3.5	3.3
	営業収益利益率	営 業 利 益 / 営 業 収 益	4.7	4.4	5.8	5.3
	自己資本経常利益率	経 常 利 益 / 自 己 資 本	18.6	16.3	15.5	13.4
財務関係	固 定 比 率	固 定 資 産 / 自 己 資 本	204.3	207.8	187.3	194.8
	流 動 比 率	流 動 資 本 / 流 動 負 債	120.3	111.8	122.0	114.2
	負 債 比 率	負 債 / 自 己 資 本	278.1	260.2	232.2	223.1
	自己資本比率	自己資本/自己資本+負債	26.4	27.8	30.1	31.0

(上記各資料は港湾運送事業報告規則に基づき、港湾運送事業者から提出された営業報告を集計し、企業1社当たりの平均値をとりまとめたものである。)

コンテナとなっており、コンテナ化は29%（五大港では57%）となっており、いかに、はしけ利用は、最近10年間で6割以上減少したものの、コンテナ化によって流通過程での貨物取扱いの重複を省き、荷役の機械化による労働生産性を高め、港湾荷役の流動量を平準化して効率を高めた。コンテナ船をはじめ、サイロ荷役、自動車専用船、大型機械設置の革新荷役専用船の採用などが7割に及び、更には、港湾運送の国際化、情報化の高度化に対応して労働集約的産業から装置型産業へ脱却し、商流を含む他産業への展開と共に、国際複合一貫輸送進出への多角化、事業の協業、協同、集約化が進んできた。

輸入インフラの整備、即ち荷捌き機能に加えて保管、流通加工、情報処理、展示等の物流サービス提供施設など荷主ニーズの多様化高度化に対応する所謂総合輸入ターミナルの設置により、質の高いサービスと物流の管理も行われるようになった<sup>23)</sup>。

市場の論理を追求する競争原理は流通の効率化の追求である限り自由放任ということではなく、よい意味での競争を助長するための公共性の理念からの枠組みづくりが必要である。手段を選ばぬ競争の放置の結果が非効率な過当競争や巨大独占体を生む場合が生ずることは歴史の示すところである。わが国の免許制をはじめとする規制による保護には戦前および戦後の非合理的競争の歴史を教訓として対応してきたものであり、外圧に対して即完全競争を主張する主体性なき一部の迎合する発想には組みし難い。しかしながら、保護のもたらした効率面からの近代化、国際化に対するおくれに対しては十分対策を講ずる必要がある。たとえば現在の状態で事業免許制は許可制ではいけないのか、料金制度は届出制になるとダンピングは免れないのか、入港料の適正金額の合理的計算方法はどういうものであるべきか、船込みや入港待ち時間の問題と 24 時間荷役の主張が労働条件の低下にならないようにどうマッチできるのか、現在でも事前協議制が最善の雇用問題の合理的解決法であるのかどうか、関連する種々な問題を早くしかも十分に検討した上で対応する必要がある。

国際経済もとみにボーダレス化してきた今日、空港と共に港湾は国際ゲートウェイとしての役割が益々重要視されている時、一企業としての個別的利益追求の発想ではこの「大交流時代」を乗り切ることができない<sup>24)</sup>。エネルギー、食糧等をはじめグローバル化した今日の日本産業の国際的流通を前提とするならば、港湾におけるコンテナ船大型化にそなえて水深 15 m 対応の港湾設備や近代化装置の設置による国際競争力の強化が必要となる。コンテナ輸送を契機とする革新荷役が、輸送機器の共通化、コンピュータによる情報化や書式の統一化等による輸送コストの低下、輸送時間の短縮化などをもた

らした。船舶をはじめ鉄道、トラックなど陸上輸送、航空機などの複数の異なる輸送手段を結合して全輸送を一貫輸送責任を持つ付加価値の高いサービスに応ずる国際複合一貫輸送を実現するために国内物流基盤を一層充実させることなど課題は多い。第9次港湾整備5ヶ年計画ではウォーターフロントなど生活の場としての港湾の実現と共に物流面では民活部門の活用やFAZの設置を策定し実施に移してきている。港湾の事情は大きく動いている。

港湾労働改善のため基本的に考えるべきことは、時の流れである大交流の時代の流れに乗って、機械化、情報化、国際化など技術革新を行うことにより効率を高め、多角化、協同化、協業化など種々な経営上の合理化対策を行うなかに現在および将来のための安定した賃金体系、労働時間、福利厚生、技能向上の職業訓練等々、より人間らしい労働条件の実現を追究してゆくことである。荷主、事業主、労働者側のそれぞれの立場とそれを超えた発想ならびに知恵を集めて解決してゆくことや、行政庁など実現のための資金面税制面などからのバックアップが是非とも必要である。

(注)

- 1) 本論のとりまとめにあたり、歴代の北海道港湾労働審議会の各委員をはじめ、北海道経済部職業対策課の担当スタッフの方から、資料提供や参考意見等をいただき、更には、調査や協議に対応して下さった、それぞれの県や市の港湾管理者ならびに会議に参加して下さった事業主や労働組合の方々、現地における実態の紹介、現場説明等、多くの方々の御協力をいただきました。個々の御尊名は一々記しませんが、こゝにあらためて厚く感謝御礼申し上げます。
- 2) 北海道港湾労働審議会「港湾労働の推移と実態のあらまし」(北海道労働部職業対策課編集 北海道港運協会発行 昭和60年3月)
- 3) 表1は前掲報告書 29ページより転載。
- 4) 表2は前掲報告書 44ページより転載。
- 5) 前掲報告書 10ページ。表3、表4は52-54ページより転載。
- 6) 表5は前掲報告書 55ページ、表6は56-57ページより転載。
- 7) 表7は前掲報告書 58-59ページより転載。

- 8) 前掲報告書 26 ページ。
- 9) 数値は、各年度の港運課発表の資料から作成したものである。
- 10) 出所は北海道運輸局運輸部港運課
- 11) 同上
- 12) 同上
- 13) 同上
- 14) 出所は現在の北海道経済部「職業対策課」の調査による資料である。
- 15) 北海道経済部職業対策課「港湾運送業の雇用実態調査結果報告書」1 ページ。
- 16) 以下の表や図に関しては、同上の両年度調査結果報告書からそれぞれ転載した。
- 17) 厳密には職務内容、労働時間、年齢、企業規模、地域等を考慮して評価する必要があるのでこゝでは数値の比較にとどめる。なお、統計数字はいずれも、労働大臣官房政策調査部編「建設・港湾運送関係事業の賃金実態屋外労働者職種別賃金調査報告」(平成9年版)大蔵省印刷局による。
- 18) 同上「報告」(労働大臣官房政策調査部編)32 ページより転載。
- 19) 各対象港の提供資料および財団法人日本海事広報協会「日本の港湾 1997」より作成。
- 20) 労働省職業安定局編「労働力不足時代への対応」平成3年 図8は167 ページ、表22は168 ページより転載。
- 21) 若干の事業主と労組幹部の感想を総合すると、若年労働力を確保し、ひきとめておくには、若い世代の価値観や労働に対する発想の相違を理解し尊重したうえで、この世代に魅力を感じさせる職場環境をつくることである。具体的には賃金の条件もよく、労働時間も少なく、定時に勤務して労働内容は軽度安全で職場の人間関係においても干渉が少なく、休日と労働時間外は完全に個人のものであり、レクリエーションの場も近くに確保されていて充実した人生を過すことができるといった明るくイージーなイメージがあると定着するとのことであった。また、暗いイメージを払拭するため企業の近代化、機械化、省力化を進め、情報機器の前に座って作業しているような姿を連想させるような、たとえば港湾労務士といった社会的に認知される資格制度をつくって社会的グレードをあげる必要がある。なお、福利厚生については、各種施設の利用が伸び悩んでいるのは、内容の充実がないこともあるが、比較的高賃金であるせいか、安い利用料で職場関係に求めるよりも、必要なものを拘束感のない街中に求める傾向がある。勤務先に乗っけるマイカーの駐車場の整備をのぞむケースが多く、企業の外での自由な趣味、娯楽、スポーツ、イベント参加などの時間の確保と金銭的



助成を望むなどニーズの変化がみられるという。

22) 運輸省海上交通局編「日本海運の現況」平成6年7月 144-145 ページより転載。

23) 昭和34年港湾運送事業法の改正で一貫責任体制をとることになり、昭和40年港湾労働法が成立。昭和44年には海上輸送のコンテナ化がきっかけで実質的に船社が主導権を持ったことで革新荷役の一般化に対する合理化の流れの対応策として、昭和54年5月30日、「港湾労働者の雇用と生活保障制度に関する協定書」が港運協会と労組間で結ばれた。こゝで生活保障制度と事前協議制度などが確立した。

運輸省編「運輸白書」平成7年度、8年度、9年度版、および「日本の港湾1997」による。

24) 詳細は運輸省港湾局「大交流時代を支える港湾」を参照されたい。